China

im neuen Gewande

Von

Georg Schweitzer

DUKE
UNIVERSITY

LIBRARY

China im neuen Gewande

China
im neuen Gewande

Kultur und Wirtschaft im fernen Osten

von

Georg Schweitzer

Berlin 1914
Verlag von Karl Siegismund
Königl. Sächs. Hofbuchhändler

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
Duke University Libraries

https://archive.org/details/chinaimneuengewa01schw_0

915.1
S413C

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	7
Die Fahrt durch Sibirien	9
Die sibirische Bahn	32
Das neue Peking	53
Die Männer der neuen Regierung	69
Die Tientsin-Pukow Bahn	93
In Tsinanfu	108
Auf der Schantung-Eisenbahn	117
Tsingtau	136
Schanghai	165
Deutsche Kulturarbeit im fernen Osten	180
Das Zeitungswesen in Ostasien	200
Die Entwicklung Chinas	213
In Japan	226
Literatur-Verzeichnis	244

418750

Vorwort.

Vor fünfzehn Jahren war ich das letzte Mal im fernen Osten. Seitdem habe ich nicht aufgehört, mich dem Studium Chinas und Japans zu widmen, überzeugt von der außerordentlich großen Bedeutung jener Länder für Deutschlands Handel und Industrie, aber auch erfüllt von persönlicher Liebe und Anhänglichkeit für die beiden alten Kulturvölker. Ständige Verbindung mit den maßgebenden Kreisen drüben, steter Verkehr mit Vertretern Chinas und Japans hier gaben mir ununterbrochen Gelegenheit, die Entwicklung jener Länder nach ihrer nationalen, kulturellen und wirtschaftlichen Seite hin zu verfolgen und andrerseits in ihnen richtige Anschauungen über Deutschland, seine politischen und wirtschaftlichen Ziele verbreiten zu helfen. Aufklärung und Annäherung in diesem Sinne geschieht nicht wirkungsvoller als mit Hilfe der Presse Chinas und Japans, und hierauf war denn auch mein Augenmerk in erster Linie gerichtet; das Kapitel über Zeitungswesen in Ostasien wird hierüber ausführlich Rechenschaft geben.

Die Geschwindreise, die ich in den letzten Monaten des vergangenen Jahres über Sibirien durch China und Japan gemacht habe, war mithin nicht ein Ausflug in ein neues, unbekanntes Land, sondern ein wertvolles Glied in der Kette, die mich nun schon seit langer Zeit mit dem fernen Osten verbindet. Was ich sehen wollte und sehen würde, wußte ich genau. Aber daß ich es nun einmal wieder an

418750

Ort und Stelle selbst, in der Umgebung sah, die alles erst in der richtigen Beleuchtung erscheinen läßt, das gab dieser Reise ihren Reiz und ihren Zweck. So soll auch das vorliegende kleine Buch nicht die flüchtigen Eindrücke aus der Vergnügungsfahrt eines Touristen wiedergeben. Es ist entstanden aus dem festen Glauben an die Zukunft jener beiden Länder und aus der Überzeugung, daß nicht zwecklose Kritik, sondern nur klare Begriffe von deren Sein und Werden auch die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu China und Japan fördern können. In diesem Sinne ist es geschrieben, in diesem Sinne möge es auch aufgenommen werden.

Allen denen, die mir auf meiner Fahrt mit Rat und Tat so hilfreich zur Seite gestanden haben, auch an dieser Stelle meinen tiefempfundenen Dank auszusprechen, ist mir Herzensbedürfnis. Ohne die tatkräftige Förderung meiner Absichten von amtlicher und privater Seite Deutschlands sowohl wie des Auslandes, durch die politischen und wirtschaftlichen Vertretungen, durch das liebenswürdige persönliche Entgegenkommen aller Kreise, mit denen ich in Berührung gekommen bin, wäre es mir nicht möglich gewesen, in dieser kurzen Zeit eine solche Fülle von Eindrücken und Beobachtungen zu sammeln und festzuhalten. Ebenso fand ich nach meiner Rückkehr hilfreiche Hände, die gerne bereit waren, mich in der Bearbeitung des Materials wirksam zu unterstützen. Auch ihnen sage ich hier meinen aufrichtigen Dank.

Berlin, im März 1914.

Die Fahrt durch Sibirien.

Wieder war ich also in Moskau! Neunzehn Jahre waren vergangen, seitdem ich auf meinen Streifzügen durch Rußland nach Persien diese wundersame Stadt zum letzten Male gesehen hatte. Und noch immer hat es einen ganz besonderen Reiz, diese Hochburg altrussischer Sitte und Kunst zu genießen. Was aber damals hinsichtlich der von den Lebensbedingungen unserer Tage geforderten Reformen zum größten Teil erst ein Anfang, ein Versprechen war, ist nun in oft vorbildlicher Weise Erfüllung geworden, ohne daß dem Historischen jene brutale Gewalt angetan worden wäre, die später einmal als ein nicht gerade rühmliches Kennzeichen unserer heutigen Kultur so häufig gelten dürfte. Gewiß, noch gibt es viel zu tun; aber im großen und ganzen kann sich Moskau heute in Ordnung, Reinlichkeit, technischem Komfort und architektonischem Verantwortlichkeitsgefühl mit unseren großen Städten durchaus messen. Auch auf wirtschaftlichem Gebiete hat es seinen Platz behauptet und ist noch immer die bedeutendste Handelsstadt Rußlands sowie der Hauptsitz der russischen Industrie. Diese Bedeutung wird Moskau auch wohl noch für lange Zeit bewahren, schon aus dem Grunde, weil es der Ausgangspunkt der sibirischen Bahn ist, jenes eisernen Nervenstranges, der das ungeheure sibirische Neuland für Rußland wirtschaftlich und kulturell eigentlich erst zum Leben gebracht hat.

Wie überhaupt das ganze russische Bahnwesen, so entspricht auch der gewaltige transsibirische Schienenweg in der Anlage wie im Betrieb allen gerechten Anforderungen. Jeder, der einmal in Rußland längere Zeit auf die Eisenbahnen angewiesen war, wird mir bestätigen, daß er in jeder Hinsicht den denkbar günstigsten Eindruck von ihnen mitgenommen hat. Dabei ist infolge der Nutzbarmachung der neuesten Systeme und der durch die erforderliche Widerstandskraft bedingten Solidität des Baues, vor allem des Oberbaues — soweit sie in Sibirien noch nicht durchgeführt ist, arbeitet man eifrig an der Abstellung der Mängel —, die Betriebssicherheit die denkbar größte, und die Unfallstatistik weist für Rußland viel günstigere Verhältnisse auf als für die westeuropäischen Länder. Es ist eine entweder törichte oder böswillige Phantasie, wenn man die sibirische Bahn ungefähr so schildert, als sei sie in der Hauptsache für Gefangenentransporte eingerichtet. Gerade das Gegenteil ist wahr. Ja, die russischen Kronzüge bieten viel mehr Komfort als die internationalen Züge, und es ist erstaunlich genug, daß sich die Reisenden aus Europa und Asien die Rückständigkeit der letzteren gefallen lassen. Schlafwagen sind in den Kronzügen zwar nur in geringer Zahl enthalten. Was nützen sie einem aber auch, wenn die Betten so schlecht sind, wie wir sie in unserm stolzen internationalen Zuge antrafen? Zudem muß man berücksichtigen, daß man in den sehr komfortabel eingerichteten russischen Coupés erster Klasse mehr Bequemlichkeit findet als auf der Mehrzahl der europäischen Eisenbahnen.

Doch nun zur Reise selbst! Nichts ist falscher als die Vorstellung, daß man bald nach dem Verlassen des Kursk-Nishnij-Nowgoroder Bahnhofs in Moskau in ein Land mit anderen Menschen, anderer Erde und anderem Klima

kommt. Auf der ganzen Strecke von Moskau über Pensa und Samara bis Tscheljabinsk sahen wir zu beiden Seiten der Bahn gut angebautes Land, dessen schwarze Erde eindringlicher seine Kulturfähigkeit dartut als die umfassendsten volkswirtschaftlichen Darstellungen. Das Gelände ist allerdings zunächst reichlich eben und die Landschaft bietet infolgedessen nicht übermäßig viel Abwechslung. Jeder aber, dem die Erträgnisse der landwirtschaftlichen Kulturarbeit nicht als bloße Produkte, sondern als lebendiger Teil des Bodens und dessen schönster Schmuck gelten, wird durch die Freude an der Fruchtbarkeit des Landstrichs reichlich entschädigt. Das eigentliche Sibirien wird vom Osten Rußlands durch das Uralgebirge getrennt, das sich etwa zur Höhe des Harzes erhebt. Aber auch hier beginnt nicht etwa jenes Sibirien der Märchen, das mit öden Schneefeldern und eisbedeckten Bergen gleichsam als schwarzer Mann der Natur dargestellt worden ist. Ich empfand zunächst überhaupt keinen Unterschied. Wer eine wissenschaftliche Bestätigung dafür wünscht, dem bietet sie das Handbuch der Klimatologie von Hann mit folgenden Worten: „Das Klima von Rußland und Westsibirien bietet im wesentlichen nur graduelle, aber keine generellen Unterschiede dar; der Ural bildet keine natürliche klimatische Scheidewand; — — — — er verschärft sich bloß an seiner Ostseite, aber auch nicht sprungweise, der extreme Charakter der regelmäßigen wie der unregelmäßigen Schwankungen."

Eine große Annehmlichkeit bieten die russischen Züge dadurch, daß sie im letzten Wagen ein Aussichtsabteil mit bequemen Korbmöbeln mit sich führen. Ich empfand es als eine ebenso gesunde wie anregende Unterbrechung der vielen Stunden, die wir in dem rollenden Zuge hinbringen mußten, von diesem Abteil aus die Schönheiten der Gegenden, die wir durchfuhren, zu genießen. Ausgezeichnet sind

auch die Vorkehrungen für alles, was zur ‚Interessensphäre des Magens' gehört. Ganz falsch ist es, wenn in Reisehandbüchern der Rat gegeben wird, man solle sich Vorrat an Konserven, Kakes, Schokolade und dergl. halten. Die Verpflegung auf der ganzen sibirischen Bahn ist eine so vorzügliche und reichhaltige, daß es nur eine Belastung wäre, wollte man seinen eignen Küchenmeister spielen. Dabei ist die Beköstigung in den Kronzügen erheblich besser und preiswerter als im Speisewagen des Luxuszuges. Wenigstens hat mancher Reisende diese Erfahrung sehr zu seinem Schaden gemacht, und ich habe wiederholt gehört, wie man entrüstet war über die kulinarische Armseligkeit dieser Luxuszüge. Dagegen habe ich in den Kronzügen und auch in dem billigeren, aber ebenfalls recht bequemen Postzuge, der mehr dem Lokalverkehr dient und deshalb langsamer fährt, überall eine vortreffliche Verpflegung gefunden. Eine recht praktische und angenehme Einrichtung ist es auch, daß auf größeren Stationen Büfetts aufgestellt sind. Hier kann der Reisende die delikatesten russischen Nationalgerichte bekommen, und ich habe die Gelegenheit, einmal nach Herzenslust roten und schwarzen Kaviar zu schlemmen, ohne das bedrohliche, mit Zahlen angefüllte Zettelchen in der Hand eines eleganten Kellners zu sehen, gründlich wahrgenommen. Übrigens: Die Trinkgeldfrage! Ich weiß ja, daß man Rußland neben dem Orient für das Land ansieht, wo man ohne Trinkgeld nicht einmal ins Taufbecken kommt, geschweige denn durchs Leben. Aber das ist heutzutage ein Irrtum, wie so vieles ein Irrtum ist, was am festesten geglaubt wird. Wenigstens macht sich für den Reisenden der Zwang zum Trinkgeld nirgends bemerkbar. Natürlich ist eine kleine freiwillige Besteuerung oft förderlich, aber die Beamten gehen keineswegs auf eine solche aus. Überhaupt war ich auf der Hin- wie Rückreise von der

Höflichkeit und dem Entgegenkommen der Angestellten den Reisenden jedes Standes gegenüber aufs angenehmste überrascht. Sie sind ruhig und bescheiden, und besonders gefiel mir ihre sachverständige Überlegung in allen Anordnungen und Ratschlägen. Als wir infolge der großen Kälte einen Radreifenbruch hatten, reparierten ihn die Zugbeamten so unauffällig, daß die Fahrgäste von dem Zwischenfall überhaupt nichts bemerkten. Auch die Verspätung wurde wieder eingeholt, zum Teil durch eine kürzere Wartezeit auf den Stationen.

Geradezu vorbildlich ist eine Einrichtung, die man sonst wohl in keinem anderen Lande findet, und die daher hier besonders hervorgehoben zu werden verdient. Wenn ein endlos langer Postzug, der meistens so gefüllt ist, daß man unterwegs kaum noch Platz findet, auf einer Station hält, dann stehen dort für die weniger Bemittelten große Kessel mit heißem Wasser, so daß sich jeder seinen Tee ohne Unkosten bereiten kann. Brot und alle Arten Fleischwaren gibt es für ganz billiges Geld, und es ist ein außerordentliches soziales Verdienst der russischen Regierung, daß sie in dieser vorbildlichen Weise die Auszügler auf der ganzen Fahrt zum Essen und Trinken geradezu animiert. Die Eigentümlichkeit der sogenannten ‚Sakuska', die ebenfalls den Bedürfnissen der Reisenden angenehm entgegenkommt, hat mir wieder wie bei früheren Reisen durch Rußland sehr gefallen. Man zahlt zehn Kopeken für einen Wodki und kann dazu von dem reichlich mit kalten Speisen besetzten Büfett essen, soviel man will.

Wenn man nun auch nicht soviel essen soll, daß man sich den Magen verdirbt, so gibt's doch eine Menge Unpäßlichkeiten, denen man auf einer so weiten Reise unter ziemlich ungewohnten Lebensbedingungen ausgesetzt ist. Es ist deshalb eine wohlangebrachte Vorsorge der russischen Bahn-

verwaltung, daß sich in allen russischen Zügen, auch den Postzügen, eine gut ausgestattete Apotheke befindet. Auch ist einer der Bediensteten soweit in der Heilkunde ausgebildet, daß er bei leichten Erkrankungen oder Unglücksfällen erste Hilfe leisten kann. Wesentlich für das gesundheitliche Wohlbefinden ist ferner, daß in den Zügen für Waschzwecke zur Genüge vorgesorgt ist. Auch Badegelegenheit wird in ihnen geboten, nur tut man gut, seine Handtücher und dergl. selbst mitzubringen. Überhaupt empfiehlt es sich, für die Toilettenbedürfnisse im weiteren Sinne selbst zu sorgen. Im übrigen nehme man aber so wenig Gepäck wie irgend möglich mit.

Hinter Tschéljabinsk tritt man in das Sibirien im verwaltungstechnischen Sinne ein. Die Verwaltungsgrenze ist mit der geographischen nicht identisch, sondern nach Osten verschoben worden, indem drei Gouvernements des europäischen Rußlands — Perm, Ufa, Orenburg — nach Asien (geographisch) hinübergreifen. Das Westbaikalische Sibirien hat in dieser Abgrenzung einen Flächeninhalt von 9 235 000 Quadratwerst (1 Werst ca. 1,067 km), gleich rund 10,5 Millionen Quadratkilometern, was dem zwanzigfachen Flächeninhalt des Deutschen Reiches entspricht. Die Fläche Transbaikaliens ist, wie bei den meisten sibirischen Provinzen, nur annähernd berechnet. Sie wird mit rund 550 000 Quadratwerst = etwas über 600 000 qkm angegeben, übersteigt also die des Deutschen Reiches. Ich bringe hier diese Angaben, um einen Begriff von der ungeheuren Strecke zu geben, die unser Zug zurückzulegen hatte.

Noch ein Wort bis zur Ankunft in Tschéljabinsk über die Landschaft und die Völkerschaften! Eine Änderung in der ersteren fällt eigentlich erst hinter Sysran auf, wo sich die Bahn der Wolga nähert. Sie tritt dann dicht an deren rechtes Ufer und kreuzt sie endlich auf der mächtigen,

1435 m langen Alexanderbrücke. Diese ist, wie fast alle Brücken auf der ganzen Tour, technisch und architektonisch nicht ohne Reize. Der Fluß selbst machte mit seinen gewaltigen Wassermassen und dem regen Verkehr, der auf ihm herrschte, einen nachhaltigen, fast möchte ich sagen aufrüttelnden Eindruck. Weiter ging's dann durch das wiesengeschmückte Tal der Samara, das als Weideland vortrefflich sein muß, und nun begann mit dem gebirgigen Charakter der Gegend auch eine reizvolle Vielgestaltigkeit. Gleichen Schritt damit hielt die Mannigfaltigkeit der Völkerschaften. Außer Russen sahen wir Baschkiren, Tataren, Kalmücken und Kirgisen. Namentlich die Tataren haben sich durch den Handel, in dem sie Meister sind, große Reichtümer erworben. Auch die Baschkiren führen ein recht auskömmliches Leben. Die Kirgisen treiben vor allem Viehzucht; sie sind die großen Lieferanten für Roß-, Kuh-, Schaf- und Ziegenhäute. An der Bahnstrecke fallen die außerordentlich häufigen Ansiedlungen auf. An der ganzen Art dieser Dörfer erkennt man unschwer, daß die Russen das Hauptkontingent der Bevölkerung stellen. Der frühere Handelssachverständige bei dem Kaiserlich Deutschen Generalkonsulat in Petersburg Göbel gab hierüber in einem vor Jahren vom Reichsamte des Innern veröffentlichten Berichte interessante Angaben:

„So bunt aber auch das Völkergemisch ist, die Tatsache bleibt bestehn, die Sibirien scharf von anderen großen Einwanderungsgebieten scheidet, daß drei Viertel der Bewohnerschaft des Westbaikalischen Sibiriens Großrussen sind, und daß sich ihre Zahl absolut und relativ stark vermehrt. Als Beamte, Soldaten und Bewohner der Städte sind sie über ganz Sibirien verbreitet. In geschlossener Masse sitzen sie als Bauern vor allem in dem Ackerbaustreifen der westsibirischen Ebene und entlang der Bahn, den schiffbaren

Strecken der größeren Ströme und an den kleineren Flüssen in der Nähe ihres Schnittpunktes mit der sibirischen Bahn. In geringerer Zahl trifft man in den Steppen Kleinrussen usw., deren Dörfer sich durch Lehmbauten an Stelle der Holzbauten, Strohdächer und geflochtene Zäune und weißen Kalkanstrich bemerkbar machen, und in denen die Frauen lebhaftere Kleidung, vor allem auch die rote Farbe zu lieben scheinen."

Bei Ufa, der vorletzten größeren Station vor Tschéljabinsk, befinden sich dicht am Bahnhof viele Naphtabehälter, doch beginnt die Petroleumheizung der Zugmaschine erst in Tschéljabinsk selbst. Hinter Ufa tauchten dann die Vorberge des Ural auf, die von dichten Tannenwäldern bedeckt sind. Es ist eine Note düsterer Hoheit, die dadurch in das Bild der Landschaft gebracht wird. Und ganz köstlich wirkt, wie sie durch einen Saum silberheller Birken gleichsam abgetönt wird zu einem zarten, flimmernden Übergange. Die außerordentliche Fruchtbarkeit des Bodens äußert sich in einem fast tropisch üppigen Blumenteppich. Es ist, als führe man durch ein Märchenland, wenn der schnaubende, vor den Zug gespannte Koloß — nirgends sah ich solche Lokomotiv-Giganten — einen den Berg hinanzieht zwischen Felsen, Hochwald, Blumenbeeten und wilden Gebirgsbächen. Hier möchte ich eine Sommernacht erleben, in dieser unbeschreiblich klaren Atmosphäre, wenn der Vollmond sie durchleuchtet mit seiner phantastisch-verwirrenden Kraft.

Nach kurzer weiterer Steigung eilten wir dann hinab in die Unendlichkeit der westsibirischen Ebene. In der Nähe erhob sich der Grenzobelisk mit der Inschrift ‚Europa-Asia', der ja, wie oben gesagt, nur die geographische, nicht die Verwaltungsgrenze angibt, und bei Tschéljabinsk konnten wir zum ersten Male das berühmte ‚Thalatta!' der wandermüden Zehntausend ausrufen; zwar nicht ‚Meer' sahen wir,

aber gleich dem Meere breitete sich vor uns die gewaltige Einförmigkeit Sibiriens aus, die doch so mannigfache Schönheiten bietet, wenn man sie einmal durchquert. Die Entfernung von Moskau bis Tschéljabinsk beträgt rund 2000 Werst. Im westbaikalischen Sibirien hatten wir nun noch rund 750 Werst bis Omsk, von da bis Ob rund 600 Werst, weiter bis Kraßnojarsk rund 700 und endlich bis Irkutsk rund 1000 Werst zurückzulegen. Bei Tschéljabinsk mündet auch die direkte Bahn von St. Petersburg über Perm und Jekaterinburg ein. Der Bedeutung als Verkehrspunkt entspricht das außerordentlich lebhafte Treiben und bunte Völkergemisch in der Stadt. Tataren, Sarten und Baschkiren füllten die Straßen mit Lärm und Farben.

Weiter fährt dann die Bahn fast unaufhörlich durch das fruchtbare, für die Besiedlung so außerordentlich geeignete Schwarzerdeland. Dafür, daß die Einförmigkeit des Bodens nicht drückend empfunden wird, sorgen vor allem die gewaltigen Ströme, an denen Sibirien reicher ist als irgend ein anderer Teil der Erde. Die Hauptflüsse sind Ob (Länge 5200 km), Lena (4600), Jenissei-Selenga (5200), Amur (4480). Allein das Obsystem soll etwa 16 000 km schiffbarer Flüsse umfassen. Der Tobol ist auf 1000, die Tura auf fast 200 km schiffbar. Vom Osten kommen der Tom und der Tschuljim und der Ket reicht bis dicht an den Jenissei heran. Gekreuzt werden von der Bahn der Tobol bei Kurgan, der Ischim bei Petropawlowsk und der Irtysch bei Omsk, ferner der Ob, der Tom, der Tschuljim, der Jenissei und die Angara. Die zahlreichen Brücken entbehren, wie schon oben erwähnt, nicht des architektonischen Reizes, zumal sie die einzigen größeren Kunstbauten in dieser Gegend sind.

Die erste bedeutendere Stadt nach Tschéljabinsk ist Omsk, wo das Verkehrsleben, auch infolge des Einmündens

mehrerer Karawanenstraßen, außerordentlich entwickelt ist. Es ist eine der drei Hauptstädte Sibiriens; denn von den größten Städten Omsk, Tomsk und Irkutsk dünkt sich jede als die Hauptstadt des Landes, ohne daß es bisher einer gelungen wäre, die andere entscheidend zu überflügeln. Über den Charakter dieser größeren Städte plaudert Göbel nach genauer Kenntnis von Land und Leuten:

„Ähnlich wie im Dorf ist auch in den kleinen Provinzialstädten die Lebenshaltung unendlich primitiv. Das Vorhandensein einiger Steinhäuser, einer Postanstalt, eines Arztes, einer Apotheke und des nie fehlenden Klubs unterscheidet oft allein die Kleinstadt vom Dorf. In den sibirischen Mittelstädten ist es auch nicht erheblich anders. Immerhin kommen hier eine Bank, eine höhere Schule, einige Gewerbebetriebe und größere Läden sowie endlich eine Art von Gasthaus hinzu. Die Hauptstaßen pflegen Bürgersteige aus Bohlen und erste Anfänge einer Straßenbeleuchtung zu haben. Einige dieser Mittelstädte haben auch schon einen Kern mit städtischer Bebauung, der sich hier und da zu einer ganzen Straße auswächst. Was endlich die drei bis vier sibirischen Hauptstädte anbetrifft, so hat auch von ihnen keine einen geschlossen städtischen Charakter. Die aus Holzhäusern gebildeten Vorstädte mit unergründlichen Wegen, zerfallenen Holzbürgersteigen oder ganz ohne solche bilden den Hauptteil der Stadt. Im Innern aber ist ein städtischer Kern entstanden, der oft durch eine gewisse Großartigkeit überrascht. Die Regierungsbauten, Kirchen, Schulen, Banken, großen Geschäftshäuser im Warenhausstil, Hotels und Theater, um weite Plätze oder an einer breiten, geradlinigen Straße gelegen, zeichnen sich durch große Abmessungen aus. Der Anteil der Steingebäude wächst in den größeren Städten stark, ohne jedoch bisher im allgemeinen 10 % der Häuser zu übersteigen. In dem inneren

Teile dürfen aber nur noch Steinhäuser aufgeführt werden."

In den letzten Jahren hat man in den größeren Städten auch begonnen, einzelne Hauptstraßen zu pflastern, Straßenbeleuchtung durch Petroleumglühlicht und stellenweise Elektrizität, Kanalisation und Wasserleitungen in Angriff zu nehmen und einen Stadtpark anzulegen. Sogar die ersten Pläne für elektrische Straßenbahnen tauchen auf. Das hindert aber nicht, daß ein Wagen in der Bahnhofstraße, wie wir sehen konnten, bis an die Achsen im Schlamm versank, und daß es bei weichem Wetter tagelang unmöglich ist, aus dem ersten Hotel auf den gegenüberliegenden Bürgersteig zu gelangen, ohne fußtief im Schlamm zu versinken.

Sieht man aber diese Städte und auch Dörfer bei einer flüchtigen Bahnfahrt an sich vorüberziehn, so überwiegt bei weitem der Eindruck verblüffenden Wachstums und außerordentlicher Entwicklung. Oft mutet es einen geradezu amerikanisch an, wie Ansiedlungen, deren dörfischer Grundcharakter noch deutlich erkennbar ist, sich mehr und mehr zu Städten herausgewachsen haben. Vielfach wird man auch überrascht durch die industriellen Anlagen, die namentlich im altaischen Minenbezirk mit seinen Hüttenwerken eine eindringliche Veranschaulichung der wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes bilden. Was für ein, allerdings zum größten Teil ungenutzter, Reichtum liegt doch auch in den Riesenwaldungen! Als die Bahn hinter Nowo-Nikolajewsk in den Urwald einbog, die Tajga, der mit Dickicht so bewachsen ist, daß er bisher das wirtschaftliche Leben oft erheblich hemmte, da bekam ich eine Vorstellung von der Ergiebigkeit der Waldzone, der ein großer Teil des westbaikalischen Sibiriens angehört. Östlich des Tom bis zum Baikalsee ist alles Wald, dessen wichtigste Hölzer Birke,

Espe und Pappel, Kiefer, Lärche, zwei Tannenarten und die sibirische Zeder sind. Wichtig ist auch das ausgedehnte Vorkommen von Weiden. In der Urwaldzone überwiegt der Nadelwald, und zwar, je nachdem der Boden trocken oder sumpfig ist, mehr die Kiefer oder die Tanne. Wenn erst eine geregelte Forstwirtschaft geschaffen sein wird, zu der die Ansätze durch eine seit 1884 eingerichtete oberflächliche Forstaufsicht gegeben sind, so ist hier eine schier unerschöpfliche Quelle natürlichen Reichtums zu erschließen. Auf der Station Tajga wollte mir zu meiner nicht geringen Verwunderung ein Händler eine kleine Napoleonbüste aus Gips aufdrängen, und bald sah ich, daß damit dort ein schwunghafter Handel getrieben wird. Wie ein Witz der Weltgeschichte kam es mir vor, daß die Büste des Mannes, dessen ungezügeltem Ehrgeize die russische Kälte einst Halt geboten hatte, nun in den viel weiter nördlich gelegenen Abgeschiedenheiten Sibiriens als eine Art ‚Souvenir' feilgeboten wird. Ja, ein Souvenir ist es im Sinne eines ernsten ‚Memento'! Sonst ist der Handel auf den Bahnhöfen noch recht unbedeutend. Hier wäre namentlich für die Klein- und Hausindustrie ein lohnendes Gebiet zu erobern, besonders wenn sie sich auf wirkliche Erinnerungen beschränken und nicht, wie es ja leider meist geschieht, nach westeuropäischem Muster mehr oder weniger großen Schund liefern würde.

Auf einzelnen Stationen namentlich im Ural werden Edelsteine und Malachitwaren feilgeboten, die Zeugnis davon ablegen, mit welcher Geschicklichkeit man dort in den Bergen und ebenso auch in der sibirischen Ebene das Material zu verarbeiten versteht. Auf den größeren Stationen ist in einem besonderen Verkaufsstande eine reiche Auswahl solcher Halbedelsteine ausgelegt, und die Preise, die dafür verlangt werden, halten sich im allgemeinen in bescheide-

nem Rahmen. Daß hier keine Übervorteilung oder keine sonstigen betrügerischen Manipulationen durch Verkauf unechter Stücke etc. stattfinden, dafür sorgt eine strenge Beaufsichtigung der Stände durch die Eisenbahndirektion. Auch die Malachitwaren sind preiswert und können sich durchaus sehen lassen, wenn es auch nicht gerade Arbeiten allerfeinster Qualität sind.

Hinter Tajga geht das Hügelland in Gebirgsland über. Hier beginnt auch der ausgesprochen kontinentale Charakter des Klimas sich bereits recht fühlbar zu machen. Wehe dem, der nicht warme Kleidung und namentlich eine hohe Pelzmütze mit sich führt. Die Jahresdurchschnittstemperatur ist dort außerordentlich niedrig, da sie schon für die sibirische Ackerbauzone im Mittel bei etwa 0° C liegt, während sie vergleichsweise bei Finnland + 2—3°, im europäischen Rußland 3° und in Deutschland 8—9° beträgt. Erträglich wird die Kälte aber durch den klaren Sonnenschein, der Natur und Menschen belebt und erfreut; das ‚düstere und öde Sibirien' zeigt sich auch im Winter in einer Schönheit und Klarheit, von der man sich, ohne sie gesehen zu haben, wohl schwerlich die richtige Vorstellung macht. Wahrlich, wer Tage dort verlebt hat, wie ich sie auf meiner diesmaligen Fahrt verlebt habe, der begreift die Liebe der Bewohner Sibiriens zu ihrem Lande, die fast sprichwörtlich in Rußland geworden ist. In rührenden Gesängen singen von ihr die Sibiriaken selbst, die glauben zu sterben, wenn sie in die Fremde gehen.

Wenn auch meine Beobachtungen und Eindrücke sich naturgemäß nur auf die kulturfähige Zone, welche die Bahn durchquert, beschränken konnten, so ist diese doch von einer so gewaltigen Ausdehnung, daß man die Bedeutung und die Schönheit Sibiriens ruhig nach ihr beurteilen und die moosbedeckten Tundren und die wüstenähnlichen

oder salzseebedeckten Steppengebiete einfach ausscheiden kann.

Als der Zug in Kraßnojarsk einlief, benutzte ich die Gelegenheit, die ein dort eingerichtetes internationales Telegraphenamt bot, um mehrere Telegramme in deutscher Sprache aufzugeben. In dieser Hinsicht sollte den Bedürfnissen der Reisenden, namentlich auch der Geschäftsreisenden etwas mehr Rechnung getragen werden. Ebenso wäre es an der Zeit, daß neben der russischen Bezeichnung der Stationen eine solche in allgemein verständlicher Schrift eingeführt wird, wie es im Eisenbahnbetriebe Japans und auch Chinas wohl schon überall der Fall ist.

Kraßnojarsk beansprucht noch insofern besonderes Interesse, als es die immer wieder aufgebauschte Mär von dem Sträflingslande Sibirien mit der ganzen quantitativen Eindringlichkeit, wie sie in diesem Riesenlande stilgemäß ist, abtut. Die Stadt war in ihren Anfängen ausschließlich mit Verbannten bevölkert, unterscheidet sich aber jetzt in ihrer Entwicklung und in dem Treiben ihrer Bewohner in nichts von den anderen sibirischen Städten. Und wie hier, so ist es in ganz Sibirien. Die Sträflinge führen zum größten Teile dasselbe Leben wie die freiwilligen Übersiedler, und wenn sie Not oder gar Gefahren auszustehen haben, so liegt das ausschließlich an ihnen.

Selbstverständlich stehen die Verbannten in all den Städten, denen sie zugewiesen sind, unter strenger Kontrolle, die sich nur mildert, wenn sie sich ganz besonders gut führen, und aus der sie erst entlassen werden, wenn ihre Strafzeit vorüber ist. Das Innere der Gefängnisse selbst, deren Zahl keineswegs übermäßig groß ist, habe ich nicht gesehen; sie mögen vielfach sehr stark befestigt sein. Die gefährlichen Gefangenen werden bekanntlich in die Bergwerke geschickt und haben noch wie früher sehr beschwerliche

und lange Märsche zu machen, bis sie an ihren Bestimmungsort kommen. Aber auch deren Los hat sich, wie mir von verschiedenen Seiten glaubwürdig erzählt wurde, in letzter Zeit wesentlich erleichtert, namentlich nachdem die Duma sich mit diesen Verhältnissen eingehend beschäftigt und wiederholt energisch Einspruch gegen eine allzu rigorose Behandlung der Gefangenen erhoben hat. Vollkommen verkehrt ist übrigens auch die Annahme, daß die Züge mit diesen der Heimat Entrissnen gleichsam als ein Schafott im großen das Land mit jener Düsterkeit beschatten, für die eine gewisse Literatur immer wieder die Farben mischt. Man sieht in Sibirien selbst nur recht wenige Gefangenentransporte, aus dem einfachen Grunde, weil die Leute ja eigentlich in der Mehrzahl aufhören, Gefangene zu sein, sobald sie im Lande sind. Kurz, niemand sollte sich durch Ammenmärchen, die zudem ganz und gar nicht die Naivität der letzteren haben, noch schrecken lassen.

Hinter Kraßnojarsk steigt die Bahn keuchend zu dem höchsten Punkte der Strecke Tscheljabinsk-Irkutsk. Wir kamen hier durch das Land der Burjäten, die im Gouvernement Irkutsk 15—20 % der Bevölkerung ausmachen. Sie sind zum größten Teile seßhaft geworden und in ihrer Wirtschaftsweise zum Ackerbau übergegangen. Nur ein Teil lebt noch als Viehzüchter und Jäger ein halb nomadisierendes Leben. Wirtschaftlich sind sie tüchtig, und ihre ganzen Ansiedlungen verraten ein behäbiges Wohlergehn, so daß man ein Aussterben dieser Eingeborenen nicht zu befürchten braucht. Irkutsk selbst hat etwas über 80 000 Einwohner; diese Stadt, das Tor des Baikalsees und weiter zum fernen Osten, geht sicherlich noch einer großen Zukunft entgegen. Von großer Bedeutung sind vor allem der Holzreichtum und die mineralischen Bodenschätze, wie denn Gold schon seit langem in den Flußläufen des Gebiets gewaschen wird,

und die vorhandenen Lager von Braun- und Steinkohlen auf eine große Ergiebigkeit schließen lassen. Weitere Eisenbahnbauten, wie namentlich die Amurbahn, werden ebenfalls erheblich auf die wirtschaftliche Zukunft von Irkutsk einwirken.

Das Landschaftsbild wird überwiegend von der gewaltigen Wasserfläche des Baikalsees beherrscht, der mit seinen 34 000 qkm einer der größten Binnenseen der Erde ist und zwischen Listwenitschoje und Myssowaja etwa so breit ist, wie der Genfer See lang ist. Während man früher mit Fahrdampfern, im Winter mit Schlitten nach Myssowaja übergesetzt wurde, trug uns die Baikalgürtelbahn um das felsige Südufer des Sees. Einen wundervollen Anblick boten die unzähligen Möwen, Reiher und Wasserraben, die am Baikalsee ihre Niststätten haben und dessen unruhige Fläche beleben. Von der Intensität, mit der auch hier an der Ausnutzung der wirtschaftlichen Möglichkeiten gearbeitet wird, bekam ich einen Begriff, als ich das gewaltige Schwimmdock sah, das in der Nähe der Station errichtet wird und in seinen Dimensionen offenbar auf die Aufnahme sehr großer Dampfer zugeschnitten ist. Auch ein zweites Geleise wird dort angelegt, so daß der Verkehr in absehbarer Zeit sich bedeutend stärker abspielen wird.

Bald erkannte man nicht nur an den stark mongolischen Typen der Bewohner, sondern auch an der Bodenbeschaffenheit und der Pflanzenwelt, daß unser Zug auf ein anderes Gebiet übergegangen war. Wir hatten nun Transbaikalien erreicht, das im Westen und teilweise im Norden an die Provinz Irkutsk grenzt, im Nordosten an Jakutsk und die Amur-Provinz. Die ganze Ost- und Südseite aber grenzt in einer Ausdehnung von 2000 Werst an China und zwar an die Mongolei und die Mandschurei. Das Land behält im großen und ganzen seinen gebirgigen Charakter,

aber an die Stelle der fruchtbaren Schwarzerde tritt mehr und mehr dunkler Lehm- und Sandboden. Das Klima soll durch jähe Übergänge nicht immer sehr angenehm sein, ist aber nach allem, was man sieht, recht gesund. Für die Pflanzen- und Tierwelt ist bezeichnend, daß zu den Arten und Formen des westlichen Sibiriens viele Formen der gemäßigten Zone Asiens und Europas treten. Die Besiedlung ist an der Bahn selbst noch sehr dicht, wenn auch der Ackerbau etwas in den Hintergrund tritt. Dagegen hört sie weiter nördlich bald auf, und außer Burjäten und Tungusen sind nur einige umherstreifende Goldsucher anzutreffen. Trotzdem bildet Transbaikalien mit seiner starken russischen Bewohnerschaft das Zentrum der russischen Macht östlich des Baikalsees. Bezeichnend ist, daß das militärische Element sehr zunimmt; so stehen bei Werchne-Udinsk und bei Tschita je 20 000 bis 25 000 Mann. Die Kosaken machen offenbar einen erheblichen Teil der Bevölkerung aus, doch ist das Völkergemisch namentlich auf den Stationsplätzen recht erheblich.

Sehr verwunderlich war es mir, daß die internationalen Züge hier, in der Nähe der großen chinesischen Teekarawanserein, ihren Gästen indischen Tee servieren lassen, obgleich doch gerade der chinesische Tee das einzige der Rohprodukte des fernen Ostens ist, das wenigstens zum größten Teile die gewaltige Entfernung nach den Ländern des Westens zu Lande durchmißt. Auf mein energisches Verlangen erhielt ich denn auch das köstliche einheimische Teegetränk. Dafür wurde mir, wenn man so will, eine Art Austausch dadurch zuteil, daß mich in Tschita ein Chinese voller Stolz deutsch ansprach. Überhaupt nehmen die Chinesen jetzt rasch zu, und in Mandschuria bekommt man schon eine recht lebhafte Vorstellung von dem chinesischen Wesen und Treiben, wenn auch das russische Element bei weitem

noch überwiegt. Mandschuria ist der Anfang der in russischen Händen befindlichen Ostchinesischen Bahn (Chinese Eastern Railway), deren Gebiet die Mandschurei bis zur russischen Grenzstation Pogranitschnaja, ferner die südliche Linie von Charbin bis Changchun mit Zweigbahn nach Kirin umfaßt und deren Bahnhöfe gegen die häufigen Angriffe der Chunchusen- (chinesischen Räuber-) Banden von russischen Soldaten bewacht werden und zum Teil befestigt sind. Von hier an wird nach Charbiner Zeit gerechnet, die 6 St. 24 Min. vor gegen Petersburger und 7 St. 25 Min. vor gegen M. E. Z. ist. Die Bahn führt durch ödes Steppenland allmählich an das Chingangebirge, den Grenzwall zwischen der Mongolei und der Mandschurei, hinan; bei Irekte wurde noch eine Lokomotive vorgespannt wegen der jetzt beginnenden starken Steigung, durch enge Täler nach Chingan; bald darauf führt ein 3 km langer Tunnel, 961 m ü. M., durch den höchsten Gebirgskamm unter dem 1060 m hohen Dschedynpaß; dann geht es steil abwärts nach Buchedu (Pu-ha-to) 673 m im Tale des Jali. Die chinesische Ostbahn läuft hier im allgemeinen durch unbesiedelte Gebiete, die mit Ausnahme des Durchbruchs durch den Großen Chingan steppenartig sind. Die besiedelten Gebiete, z. B. der Strich zwischen Zizikar, bleiben zumeist außerhalb des Bereiches der Bahn. Die Stadt Zizikar selbst reicht an die Bahn mit einer Art Verwaltungs- und Handelsansiedlung, die wenig bedeutend aussieht. Ich hatte den Eindruck, daß das chinesische Element hier überwiegt, doch sollen die Russen, allerdings einschließlich der Besatzung, um ein Geringes in der Mehrzahl sein. Die Gouverneurhauptstadt Zizikar liegt etwa 25 km nördlich und ist seit 1909 durch eine Kleinbahn des chinesischen Staats angeschlossen. Ich hatte keine Zeit, einen Abstecher dahin zu machen; wartete doch unser Charbin, die größte russische Siedelung an

der chinesischen Ostbahn, die der stärkste Ausdruck russischer Städtegründung in der Mandschurei ist. Bis dicht vor Charbin läuft die Bahn weiter durch ein wenig besiedeltes Land. Nur kurz östlich der Stadt durchquert sie auf etwa 40 km eine überaus fruchtbare, dicht besiedelte Niederung. Die Abzweigung Charbin-Kwangtschöngtse, die die Verbindung mit der südmandschurischen Bahn herstellt, durchläuft auf ihrer ganzen Länge ebene und fruchtbare Strecken am Westrande der Provinz Kirin. Charbin selbst macht den Eindruck einer fast brutalen Häuseransammlung, in der mit großzügigen Neuanlagen asiatische Gleichgültigkeit gegen alles, was einengt und verfällt, eine seltsame Paarung eingegangen ist. Ein Wunder ist's allerdings nicht, wenn man bedenkt, daß die Stadt erst seit 1898 als Eisenbahnknotenpunkt gegründet worden ist, und das einstmalige Dorf einfach in die Anlage übernommen wurde. Die Stadt zerfällt, den neu entstandenen Chinesenort Fudjadjan mit eingerechnet, in vier ganz verschiedene und schlecht mit einander verbundene Teile, denen sich noch mehrere kleinere Vororte angliedern. Am Schnittpunkte des Sungariflusses mit der Bahn nach Wladiwostock gelegen, wo der Bahnstrang nach Nordchina, Dalny, Port Arthur, Schanghai und nach Korea abzweigt, ist Charbin eine Handelsstadt par excellence, deren Zukunft angesichts der großen natürlichen Reichtümer der Mandschurei ungemein hoch gewertet werden kann. In Verbindung mit der Industrie, dem Handel und der Schiffahrt ist dort auch eine größere russische Zivilbevölkerung seßhaft geworden, die man einschließlich der Garnison auf gut 30 000 Köpfe veranschlagen kann. An weiterem Zuzug wird es sicherlich nicht fehlen, und auf das chinesische Element üben die vielerlei wirtschaftlichen Möglichkeiten in Groß-Charbin eine ganz besondere Anziehungskraft aus. Charbin ist der Sitz eines Korpskommandos sowie die

Zentrale der wichtigen Grenzwache, die namentlich den Schutz der Eisenbahn gegen räuberische Überfälle auszuüben hat. Die Garnison zählt etwa 10 000 Köpfe. Ferner ist Charbin wichtig als Sitz der Verwaltung der chinesischen Ostbahn unter ihrem Chef General Horvath. Rund 2000 Beamte sind dort unter ihm tätig, dazu kommen die gewaltigen Eisenbahnwerkstätten mit etwa 800 russischen und 1200 chinesischen Arbeitern. Das alles verrät, wie gesagt, gewaltige Möglichkeiten, und es ist wohl sicher, daß sich auch die Struktur der Stadt mit ihren Einrichtungen allmählich ihnen anpassen wird.

Wer von Charbin weiterfährt bis Wladiwostock, der lernt eine der schönsten Bahnstrecken kennen, die es überhaupt gibt. Ich habe die Fahrt auf dem Heimwege von Japan gemacht und genossen. Die Natur schwelgt geradezu in ihren eignen Reizen, es ist wie ein großer üppiger Garten, in dem ernste Gebirgsgruppen und anscheinend unendliche Flußläufe wie künstlerisch eingebaut und angelegt wirken. Die einzige Bitternis bringen mancherlei Unvollkommenheiten des Luxuszuges in dieses Paradies. Und wer sich auf der Weiterreise nach Japan Ärger wie Schädigung ersparen will, der fahre um Gottes willen nicht mit einem japanischen Dampfer! Auf einem solchen kann man lernen, daß Sparsamkeit auch manchmal übel angebracht ist. Es soll keine Seltenheit sein, daß japanische Dampfer, um Heizmaterial zu erübrigen, für die Fahrt 50 statt 40 Stunden gebrauchen. Mir ist es auch passiert, und es war ein ganz besonderes Glück, daß wir wenigstens noch die Post in Wladiwostock zur Abfertigung bringen lassen konnten. Wir selbst aber mußten auf den nächsten Zug warten. Wenn es sich auch reichlich verlohnt, die Schönheiten der Gegend etwas länger auszukosten, so ist doch für manchen der Zeitverlust eine recht empfindliche Schädigung.

Auf der Hinreise ließ ich Wladiwostock abseits liegen, da mich Ziel und Zweck meiner Reise zunächst nach Peking riefen. So vertraute ich mich denn von Charbin aus der südmandschurischen Bahn an. Der Reichtum der Mandschurei bietet einen landschaftlich entzückenden und volkswirtschaftlich recht bedeutsamen Rahmen ihrer Trace. Verwunderlich ist nur, daß man den internationalen Zügen gestattet, ihre Wagen bis Peking durchzuführen, während die Passagiere der russischen Züge schon in Mandschuria umsteigen und in Mukden sogar einen ganzen Tag liegen bleiben müssen. Rußland hat die Pflicht und vor allem auch das Recht, hier im Interesse seines Bahnwesens und der Reisenden, die in den russischen Zügen bei weitem besser als in den sogenannten Luxuszügen aufgehoben sind, für Abhilfe zu sorgen. Ganz unleidlich ist auch, daß das Gepäck von Moskau aus nur bis Mukden aufgegeben werden kann. Von dort hat man es auf dem Hals und keine Sicherheit für rechtzeitige Weiterbeförderung. Seit dem 1. Januar 1914 sind durch ein Abkommen zwischen den beteiligten russischen, chinesischen und japanischen Bahnen wenigstens einige Erleichterungen für den Durchgangsverkehr getroffen.

Dem russischen Bahnwesen und im besonderen den russischen Zügen der sibirischen Bahn muß jeder das allergrößte Lob spenden, der sich ihnen, so wie ich, während der fast 25tägigen Hin- und Rückfahrt durch das unendliche Gelände Sibiriens anvertraut hat. Um so mehr sollte der russische Staat die Monopolstellung der Internationalen Schlafwagengesellschaft hinter Irkutsk nicht länger dulden, damit man die Vorzüge seiner Bahn auf der ganzen Fahrt genießen kann, und die internationalen Züge gezwungen werden, sich dieselben auch nach Möglichkeit anzueignen.

In Mukden hielt es mich nach dem unfreiwilligen eintägigen Aufenthalte nicht. So nahm ich mir nur Zeit, nach

dem Kaiserpalast mit seinem alten, in Holz geschnitzten Thron zu pilgern und den Kaisergräbern einen Besuch abzustatten. Was ich sah, war eine starke und eindrucksvolle Ouvertüre zu dem Zentralpunkte chinesischen Lebens und chinesischer Kultur: Peking. Und so sei denn dieses erste Kapitel der Hinfahrt beendet mit einem aus eigener Erfahrung geschöpften Hinweis darauf, wie genußreich eine Reise durch Sibirien ist, und zwar nicht nur im Sommer, sondern gerade auch im Winter. Landschaftlich schöne Gegenden, interessante Völkerschaften, daneben bequeme Wagen und eine gute Verpflegung — wer noch höhere Anforderungen an eine Reise, die sich lohnen soll, stellt, dem ist wohl nicht zu helfen. Von sonderlichen Schwierigkeiten, die mit einer Fahrt durch Sibirien verbunden sein könnten, ist absolut keine Rede, und die kleinen Unbequemlichkeiten, die natürlich immer mit einer längeren Eisenbahnfahrt verbunden sind, stehen doch in keinem Verhältnis zu der Ersparnis an Zeit gegenüber der langen Dauer der Seefahrt. Die Zeit, in der jetzt die Züge die enorme Strecke durchfahren, noch zu verkürzen — was ja an sich möglich wäre —, möchte schon um dessentwillen nicht zu empfehlen sein, weil durch die größere Schnelligkeit die Reisenden körperlich erheblich mehr angestrengt werden, und somit die jetzige Annehmlichkeit der Landreise leicht beeinträchtigt werden könnte. Die Frage, ob es ratsamer ist, im Sommer zu fahren oder im Winter, läßt sich nicht ohne weiteres beantworten. Im Sommer erfreuen allerdings die grünen Felder und Wälder das Auge, aber große Hitze und starker Staub lassen doch auf der anderen Seite diesen Genuß oft als recht zweifelhaft erscheinen. Es kommt hinzu, daß im Sommer die Züge fast ohne Ausnahme stark überfüllt sind, was naturgemäß auch manche Unbequemlichkeit im Gefolge hat. Im Winter hat Sibirien seinen eigenen Reiz durch

den Anblick der weiten Schneeflächen, zumal wenn herrlicher Sonnenschein, der meist im Winter in Sibirien ist, darüber leuchtet. Gegen die Kälte kann man sich schützen, und eine Überhitzung der Abteile ist leicht abzustellen. Die Bedienung in den Zügen ist im allgemeinen russisch, aber es findet sich doch wohl in jedem Zuge jemand, der ein wenig deutsch, englisch oder französisch versteht. Und selbst wenn dies nicht der Fall sein sollte, so genügt die Zeichensprache vollkommen, um keine Not zu leiden. Alles in allem ist eine Fahrt durch Sibirien nicht nur empfehlenswert durch die Zeitersparnis, sondern bietet auch dem Reisenden selbst nach mehr als einer Richtung hin Genuß und Anregung in reichem Maße.

Die sibirische Bahn.

Als ein Meisterwerk der Technik muß dieser gewaltige Schienenweg einem jeden erscheinen, der ihn theoretisch studiert und nun gar aus eigener Anschauung kennen lernt. Doch ist damit die Bedeutung der Bahn erst rein äußerlich gewertet. Was sie zu einem geradezu umwälzenden Machtzuwachs für Rußland werden ließ, das ist die Tatsache, daß sie die weltfernen, zu manchen Jahreszeiten bisher geradezu unzugänglichen Gebiete Sibiriens an den Weltverkehr anschloß, eine rasche Verbindung zwischen Europa und Asien schuf und somit erst die Menschen in die sibirischen Breiten brachte, ohne die deren Reichtum brach liegen bleiben müßte. Bevor Sibirien durch den eisernen Nervenstrang der Eisenbahn zu aufrüttelndem Leben erweckt wurde, hatte es nur im äußersten Westen einen Bahnanschluß besessen, indem die Ural-Linie Perm-Jekaterinburg eine Zweiglinie nach Tjumen entsandte, um damit die Verbindung an das westsibirische Strombassin des Irtysch-Ob zu erreichen.

Auch dieser Bahnanschluß, dessen Bedeutung für den Warenaustausch zwischen dem europäischen Rußland und Sibirien gewiß nicht unterschätzt werden soll, bestand erst seit 1885. Bedenkt man, daß Sibirien seit 300 Jahren russisches Eigentum ist, so gewinnen die wenigen Jahre, in denen die Bahn besteht, als Entwicklungsperiode gegenüber der langen vorhergegangenen Epoche eine Überlegenheit, die unglaublich wäre, wenn sie nicht mit der eindringlichen

Wahrheit nackter Zahlen erhärtet werden könnte. So wurden, um mit der Menschenübersiedlung das Haupterfordernis der Entwicklung herauszunehmen, in den letzten 15 Jahren der russischen Bevölkerung Sibiriens ein Zuwachs von 3 Millionen bereitet (mehr als $1^1/_2$ Millionen allein in den Jahren 1907 bis 1909), während sie in den annähernd 300 Jahren vorher zusammen auf knapp $4^1/_2$ Millionen gebracht werden konnte. Dabei sind die Möglichkeiten, die der Übersiedlung gerade aus der Bahn erwachsen, bei weitem noch nicht voll in Anspruch genommen worden. Die Verhältnisse in Sibirien selbst und die ganze Organisation der Übersiedlung standen dem bisher in erheblichem Maße entgegen. Darin hat sich in den letzten Jahren ein Umschwung angebahnt, wenngleich noch manche Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die Semstwo sind zur unmittelbaren praktischen Tätigkeit hinzugezogen worden, um die Übersiedlung zu organisieren. Ferner ist eine besondere Übersiedlungskommission bei der Reichsduma eingerichtet worden, und die Kräfte der staatlichen Übersiedlungsinstitutionen werden auf das äußerste angespannt.

Im Verlauf dieses Kapitels wird unter den Faktoren, denen Sibirien seine wirtschaftliche Bedeutung verdankt, gerade auf die Ansiedlungsfrage näher einzugehen sein. An dieser Stelle sei zunächst eine kurze Darstellung über die Entwickelung des Verkehrs in Sibirien vor der Gründung der Bahn und über die Bahn selbst gegeben. Die Eroberung des dünnbevölkerten Westbaikalischen Sibiriens war militärisch mühelos. Die Kosaken, zuerst die Jermaks, die 1575 zum Schutze der Stroganowschen Besitzungen am Ural in Stärke von etwa 6000 Mann angeworben worden waren, stellten die Eroberer dar. In den Jahren um 1580 unternahmen sie die ersten Züge nach Sibirien hinein und wurden durch die Aussicht auf wertvolles Pelzwerk immer

weiter getrieben. Daraus erklärt sich auch der auf den ersten Blick verwunderliche nördliche Weg der Eroberer und die Schnelligkeit des Vordringens. Die Eroberung bewegte sich längs der Ströme. Sie ging vom Ural die Tura, den Tobol und Irtysch hinunter bis zur Mündung des letzteren in den Ob und folgte dem Ob einmal bis zum Ob-Busen, das andere Mal hinauf bis zur Mündung des Tom. Den Jenissei erreichte man durch den Ket und dann über die kurze Wasserscheide. Ähnlich wurde vom Jenissei aus die Lena über die Wasserscheide hinweg erreicht; weiter südlich drang man durch die Angara bis zum Baikalsee vor.

Es ist kein Zufall, daß die Kosaken sich gerade an Ströme hielten. Denn diese bedeuteten für das Sibirien, in das sie eindrangen, damals und noch lange nachher die Hauptverkehrsadern. Allerdings hatte die russische Regierung schon im Jahre 1600, um die Verbindung mit den nach Asien vorgeschobenen Militärposten einigermaßen aufrecht erhalten zu können, eine Straße in die transuralischen Gebiete geführt und damit den Grund gelegt zu dem sibirischen Trakt. Dieser Postweg beginnt in Tjumen am Ural (dem jetzigen Endpunkt der bei Perm an der schiffbaren Kama beginnenden Uraleisenbahn) und berührt dann auf seinem langen Zuge nach Asien fast alle wichtigen Städte des Landes, wie er auch, entsprechend den Verkehrsmöglichkeiten, die er antraf, die Mehrzahl der großen Ströme schneidet. Doch ist er nicht etwa eine kunstvolle Straße, nicht einmal chaussiert, so daß Wetter und Wind ihr Zerstörungswerk mit Leichtigkeit ausüben können. Sehr primitiv sind auch die durch die häufigen Sümpfe gelegten Dämme und die Brücken über die kleineren Wasserläufe. In noch urwüchsigerem Zustande befinden sich die neben der Poststraße bestehenden Landschaftsstraßen, und der Reisende hängt auf ihnen hinsichtlich der Pferde und Wagen völlig

von dem guten Willen der Bauern ab, während auf der ersteren wenigstens dafür gesorgt ist, daß man in Posthäusern, die man in Abständen von je 20 bis 40 Werst antrifft, Pferde, ein warmes Unterkommen sowie einfaches Trinken und Essen bekommt. Besonders verhängnisvoll ist den Straßen die Schneeschmelze im Frühjahr, da sie den Boden tief hinein aufweichen, so daß man gar nicht selten einfach stecken bleibt oder mit seinem Wagen umgeworfen wird. Der Winter, der auf großen Teilen der Straßen die Verwendung von Schlitten gestattet, ist vielleicht noch die günstigste Jahreszeit für ihre Benutzung, zumal da in ihm auch die Bauern erklärlicherweise größere Bereitschaft zeigen, Pferde und Wagen zu stellen. Die Kosten der Güterbeförderung sollen im Winter auch nur etwa halb so hoch sein wie im Sommer. Die Saumpfade, die von den Hauptstraßen zu irgend einem einsamen Dorf oder einer Goldgrube führen, sind häufig für Wagen überhaupt nicht passierbar, so daß man auf ihnen den Transport durch Packpferde etc. besorgen muß. Die Verkehrsnotwendigkeiten bedangen es, daß trotz aller Schwierigkeiten die Straßen früher lebhaft in Anspruch genommen wurden. Doch ist ein Vergleich mit den Leistungen der Bahn selbstverständlich überhaupt nicht zu ziehen. Bedauerlich wäre es aber, wenn man sie, wie es bereits vielfach geschehn ist, verfallen ließe, da sie immerhin noch für den Lokalverkehr im Interesse der Entwicklung der Kolonisation von größter Bedeutung bleiben.

Was den Schiffahrtsverkehr anlangt, so habe ich schon im vorigen Kapitel den Reichtum Sibiriens an mächtigen Flußläufen betont, die auf ganz gewaltige Strecken hin schiffbar sind. Allerdings haben die Ströme Sibiriens den Nachteil, daß sie in ein praktisch unzugängliches Meer münden, so daß jeder Strom nur eine lokale.

Verkehrsstraße bildet. Vor der Zeit der russischen Eroberung reichte das vollkommen aus, zumal da Saumpfade am Lauf der Flüsse entlang den damals erforderlichen Verkehr auch dann ermöglichten, wenn diese durch Frost oder Hochwasser unbefahrbar waren. Über den lokalen Verkehr hinaus wurde die Bedeutung der Schiffahrtsstraßen erst durch die Anlage und den Ausbau der Poststraße gehoben, die sozusagen die eine mit der anderen verbindet. Die dadurch geschaffnen Durchgangsmöglichkeiten erhielten eine Steigerung ins Ungemessene, als in der Richtung der Poststraße die Bahn angelegt wurde. Für diese letztere haben die Flüsse größten Wert als Ergänzungs- und Anschließungsstraßen nach Norden und Süden tief in das Land hinein. Bevor die Bahn angelegt wurde, gab es auch eine Art Transitverkehr durch einen ununterbrochenen Wasserweg vom äußersten Westen bis zum Baikalsee. Allerdings befindet sich die Stelle, die man zur Verbindung der Ob und des Jenisseisystems durch einen Kanal benutzt hatte, außerhalb der besiedelten Zone, und der Kanal selbst ist nur für kleine Fahrzeuge eingerichtet. Immerhin bestand ein regelmäßiger Waren- und auch Personenverkehr, der aber geradezu zwerghaft anmutet gegen den nun durch die Bahn geschaffnen Personen- und Güterweg. Mit Recht hebt jedoch Göbel in seinem Werke über Sibirien hervor, daß die Schiffahrt in Sibirien das, was sie als Transitstraße verloren hat, neuerdings durch lebhaftere Erschließung der einzelnen Stromgebiete auszugleichen und zu übertreffen beginnt, nachdem die Reeder mit der Zeit verstanden haben, sich den geänderten Verhältnissen anzupassen, von denen sie eine große Schädigung fürchteten. Vor allem hat man sowohl auf dem Irtysch als auch auf dem Ob und dem Jenissei die Schiffahrt weiter nach dem Süden vorgeschoben und damit unerwartete Erfolge erzielt.

Nun hat man, trotz der geringen Zugängigkeit des Nördlichen Eismeers, bei der Richtung der Ströme zu diesem doch versucht, auch einen Seeverkehr nach Sibirien herzustellen. Als Zielpunkt kamen die nahe beieinander liegenden Mündungen des Ob und Jenissei in Betracht, während die weiter östlich gelegenen, außerhalb der Kulturzone fließenden Ströme nur zu wissenschaftlichen Zwecken unter den größten Mühen gelegentlich aufgesucht worden sind. Die Versuche, die Ob- und Jenisseimündung durch das Nördliche Eismeer zu gewinnen, reichen schon weit zurück, soviel bekannt bis gegen 1600; z. B. hängen in Turuchansk alte Glocken mit holländischer Inschrift. Dann wurde der Weg vergessen und erst von 1860 an wieder versucht. Lange Zeit hat man große Hoffnungen auf den Seeweg gesetzt, die sich aber nicht erfüllt haben, so daß man heute wohl von einer erwiesenen Unrentabilität eines direkten Seeverkehrs nach Sibirien auch nur unter normalen Bedingungen sprechen kann. Im ganzen haben in den letzten 30 Jahren rund 110 Schiffe die Fahrt gewagt, von denen nur 80 ihr Ziel erreichten.

Seitdem die Bahn besteht, erschöpft sich die Bedeutung des ganzen Straßen- und Schiffahrtsverkehrs darin, die Benutzbarkeit der ersteren zu ergänzen und auszudehnen. Es würde zu weit führen, hier auf die Geschichte der Bahn einzugehen, wiewohl sie vielleicht das eindringlichste Zeugnis ist für die fast zum nationalen Dogma gewordenen russischen Ausdehnungs- und Kolonisationsbestrebungen nach dem fernen Osten hin. Man kann das Jahr 1890 als das Gründungsjahr der sibirischen Bahn ansehn, wenngleich die Eröffnung erst einige Jahre später erfolgte. Natürlich datieren die Vorarbeiten zu der Bahnanlage schon aus einer erheblich früheren Zeit, hauptsächlich auf Anregung Muraviews hin, der nach der Erwerbung der Amurländer

in dem Bau einer nordasiatischen Transkontinentalbahn das sicherste Mittel zur Angliederung der neu erworbenen Gebiete erblickte. 1875 kam als Vorläuferin die Uralbahn von Perm nach Tjumen zustande, und 1885 wurde beschlossen, als Verbindung zwischen dem europäischen Eisenbahnnetz und dem geplanten asiatischen Schienenwege eine Bahnlinie von Samara über Ufa zu dem schon jenseits des Ural fließenden Flüßchen Miaß zu bauen. So war man bis zur sibirischen Grenze vorgedrungen. Im Jahre 1890 wurde dann Tscheljabinsk dazu ausersehen, der westliche Ausgangspunkt der großen sibirischen Bahn zu werden. Am 17. (29.) März 1891 erfolgte der kaiserliche Ukas, der den auf einer Weltreise befindlichen Großfürst-Thronfolger, jetzigen Kaiser Nikolaus II., beauftragte, das endgültig beschlossene Werk feierlich einzuweihen. Am 31. Mai 1891 tat er in Wladiwostock den ersten Spatenstich zu dem gewaltigen Bau, und noch in demselben Jahre wurde die Linienführung der Bahn in großen Zügen festgesetzt.

Die sibirische Bahn läuft in einer Ausdehnung von rund 3000 Werst durch das Westbaikalische Sibirien und kostete — ohne rollendes Material — rund 100 000 M pro Kilometer. Bei diesem Baupreis ist aber die Bahn im Anfang nicht ganz vollwertig gewesen. Man suchte große Erdarbeiten nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Schienen wählte man mit nicht mehr als 18 russischen Pfund Gewicht auf den Fuß, erbaute nur die wichtigsten Brücken in Eisen, legte die Ausweichstellen in zu großen Entfernungen voneinander und die Bahnhöfe weitab von den Städten an und anderes mehr. Es sind dann sowohl für die Bedürfnisse des Handels wie auch während der Kriegsjahre gewaltige nachträgliche Aufwendungen erfolgt, so daß es kaum möglich ist, die tatsächliche Bausumme für die heutige Ausrüstung der Strecke und des rollenden Materials an-

zugeben. Das eine aber muß gesagt werden, daß die Bahn nun allen gerechten Anforderungen durchaus entspricht.

Für die Entwickelung, die die Bahn im Laufe der Jahre genommen hat, reden die folgenden Zahlen eine deutliche Sprache. Im Jahre 1896 wurden rund 400 000 Passagiere, zwei Jahre später bereits 1 Million befördert. Auf dieser Höhe hielten sich die folgenden Jahre, bis dann die kriegerischen Ereignisse nach 1904 einen erneuten enormen Aufstieg brachten, der aber für die rein wirtschaftliche Betrachtung nur in bedingtem Maße verwendbar ist. Aber auch nach dem Jahre 1907, das wieder als normal angesehen werden kann, hat sich die Passagierbeförderung von Jahr zu Jahr gesteigert und für 1911 bereits die stattliche Ziffer von 3,69 Mill. Personen erreicht, d. i. eine Zunahme in den letzten 10 Jahren um mehr als $2^1/_2$ Millionen. Ungefähr die Hälfte rechnet man auf den Lokalverkehr; der Rest verteilt sich zu annähernd gleichen Teilen auf den Transitverkehr, auf die Heraus- und Hereinreise.

Nicht minder bedeutend ist der Zuwachs im Güterverkehr. Während im Jahre 1896 erst rund 10 Millionen Pud (= 165 000 t) durch die Bahn befördert wurden, war die Zahl für 1900 bereits auf 45, für 1903 auf 70 Mill. gestiegen. In den letzten Jahren hat der Gütertransport noch intensiver zugenommen, so daß im Jahre 1911 nicht weniger als 160,5 Mill. Pud an Gütern der Eisenbahnverwaltung befördert worden sind, denen sich noch 8,8 Mill. Pud an Bagage und Eilfrachten und 227,1 Mill. an Militärgut und Gütern im Güterverkehr hinzugesellen. Im ganzen sind im Jahre 1911 79,4 Mill. Pud Güter mehr befördert worden als im vorhergehenden Jahre. An beladenen Waggons wurden 1911: 154 157 übernommen

und 134 924 übergeben; auf den Stationen der Bahn wurden 234 836 Waggons beladen.

Auf der transbaikalischen Linie ist der Verkehr natürlich geringer als auf der westbaikalischen. Die Bahn wurde ja auch erst 1905 völlig dem Verkehr übergeben, wobei als letztes Stück die Baikal-Umgehungsbahn hinzukam. Trotzdem hat sie die Handelswege Transbaikaliens schon durchgreifend verschoben. 3 Mill. Pud Tee sind die Hauptfracht der Bahn von Osten nach Westen. Nach Osten gehen vor allem Holz für Bau- und Brennzwecke (gegen 5 Mill. Pud = 80 000 t), sodann von der sibirischen Bahn kommend: Getreide und Mehl 3 500 000 Pud (57 000 t), Fleisch 500 000 Pud (8000 t), Eisen 400 000 Pud (6500 t), Manufakturwaren 300 000 Pud (5000 t), Kolonialwaren, Zucker, Salz, Getränke 500 000 Pud (8000 t), Galanterie-, Schuhwaren, Porzellan und Glas 150 000 Pud (2500 t), Butter 200 000 Pud (3500 t) und Petroleum 100 000 Pud (1500 t). Die Kohlenfrachten und Sendungen an Kriegsmaterial sind in die obengenannte Schätzung von 16 Mill. Pud (250 000 t) nicht eingerechnet. Zur Passagierbeförderung laufen auf der Baikal-Umgehungs- und Transbaikalbahn zwei Züge täglich in jeder Richtung, von denen der eine ein gemischter Zug ist; dazu tritt der Expreßzug Irkutsk-Wladiwostok dreimal wöchentlich in jeder Richtung. Die Fortsetzung in der chinesischen Ostbahn hat sich trotz der großen Konkurrenz, die ihr die Billigkeit des Wasser- und Wagentransportes bereitet, ebenfalls recht bedeutsam entwickelt. Von den 33 Millionen Pud (550 000 t), auf die der Güterverkehr bereits angewachsen ist, entfielen auf den Lokalverkehr 13,6, auf die Einfuhr 2,8, die Ausfuhr 13,3 und den Transitverkehr 3,6 Mill. Pud. Die Hauptgüter waren: Getreide aller Art und Bohnen, Holz, Tee, Salz, Steinkohle, Kolonialwaren, Fleischwaren, Früchte und Beeren, Manufakturwa-

ren, Eisen und Eisenfabrikate, Öl, Zucker, Kalk und Zement. Unter den Transitgütern steht der Tee weitaus an erster Stelle. In der Einfuhr spielt Salz mit 2 Millionen Pud unter 2,8 Millionen die Hauptrolle. Es ist dies Salz des chinesischen Staatsmonopols, das laut besonderen Vertrages von der Bahn befördert wird. Die Ausfuhr erstreckt sich fast nur auf Getreide, Mehl und Bohnen.

Die Gesamtlänge der Großen Sibirischen Bahn beträgt von Tscheljabinsk bis Wladiwostok rund 6500 km, von Petersburg aus mit Einschluß der chinesischen Ostbahn sogar 9000—10 000 km. Die asiatische Überlandbahn ist somit der längste Schienenstrang der Welt, da die amerikanischen Riesenstrecken 6000 km nicht übersteigen. Interessant ist eine Gegenüberstellung mit europäischen Strecken. Die Deutschland vom äußersten Südwesten nach dem fernsten Nordosten in der Diagonale durchziehende Bahn Basel-Frankfurt a. M.-Berlin-Königsberg i. P.-Eydtkuhnen mißt nur 1620 km, und selbst von Lissabon über Madrid-Paris-Köln-Berlin-Königsberg nach Eydtkuhnen sind es nur 4936 km gleichspuriger Bahn. Ein erheblicher Unterschied gegen alle anderen größeren Bahnstrecken besteht auch darin, daß die sibirische Riesenbahn einer einzigen Verwaltung untersteht, gleich gebaut ist und mithin technische Unterschiede nicht aufweist. Von der in Asien für den Ausbau der nur eingleisigen Strecke bewältigten Arbeit geben folgende Zahlen aus dem Fünfjahrbericht des Sibirischen Komitees eine eindringliche Vorstellung: Allein für die Strecken der sibirischen Bahn (die mandschurischen Linien nicht eingerechnet) waren bei einer Länge von 5500 km über 90 000 ha an Grund und Boden erforderlich, 15 000 ha Wald mußten ausgerodet werden, 90 Millionen Kubikmeter Erdarbeiten waren an etwa 19 Millionen Arbeitstagen auszuführen, 50 km Brücken mit 50 000 t Eisenteilen und

450 000 cbm Steinmauerung führen über die größeren Flüsse, die Bettung der Schienen erforderte 7 000 000 cbm Kies, 8 400 000 Schwellen und 350 000 t Schienen und Schienenbefestigungsteile waren zu beschaffen, 5 km Eisenröhren und 150 000 Steinröhren sorgen für den Wasserdurchlaß. Rund 600 km Schienen sind im Anfange pro Jahr gelegt worden. Das ist eine enorme Leistung, wenn man bedenkt, daß die Arbeitsbedingungen vielfach die denkbar ungünstigsten waren. Die technische Leistungsfähigkeit der Bahn entspricht den ungeheuren Anstrengungen des Bahnbaues, seinen Schwierigkeiten und Besonderheiten. Sie ist, namentlich durch später vorgenommene Sicherungen und Verbesserungen außer jeden Zweifel gestellt, und die ganzen Vorzüge des russischen Eisenbahnwesens, die sich in Zuverlässigkeit und Komfort noch nicht erschöpfen, sind mit einer fast zärtlichen Sorgfalt auf die sibirische Linie übertragen. Ich bin kein Fachmann und kann hier keine besonderen technischen Abhandlungen geben. Aber die Erfahrungen, die ich auf der sibirischen Bahn gemacht habe, waren die denkbar besten.

Die wirtschaftliche Bedeutung der sibirischen Bahn für Rußland — nur diese soll hier berücksichtigt werden — ergibt sich aus derjenigen für Sibirien selbst, das als Einfuhr- wie namentlich als Ausfuhrland zu werten ist. In allererster Linie hat die Bahn die so notwendige Menschenzufuhr nach Sibirien gebracht, mit andern Worten dessen Kolonisation ermöglicht. Diese ist zweifellos noch auf geraume Zeit hinaus die wichtigste Staatsangelegenheit in Sibirien. So heißt es in einer russischen Denkschrift: „Sibirien ist reich an allem, nur nicht an Menschen, und kann bloß durch den Zustrom lebendiger Arbeitskräfte aus Rußland ein Aufblühen des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens erreichen.“ Diese Erkenntnis hatte sich natürlich

schon lange vor der Errichtung der Bahn durchgesetzt, ich möchte fast sagen, die letztere war eigentlich ihre höchste Schlußfolgerung. Denn sie sollte und soll in erster Linie dem Bedürfnisse nach der Besiedlung der ungeheuren sibirischen Länder gerecht werden. Auf die mancherlei Schwierigkeiten, die der letzteren auch außer den Verkehrsmöglichkeiten in administrativen und gesetzlichen Vorschriften entgegenstanden, kann hier nicht eingegangen werden. Es genügt festzustellen, daß seit dem Bau der Eisenbahn die Kolonisation einen außerordentlichen Aufschwung genommen und sich dabei auch keineswegs auf den engeren Rayon der Bahn beschränkt hat. Die Zahl der freiwilligen Zuwanderer betrug 1885, seit welchem Jahre eine genauere Registrierung erfolgt, rund 26 000, stieg dann 1891 auf 82 000 und erreichte 1900 die stattliche Höhe von 224 000. In den nächsten Jahren, namentlich zur Zeit des japanischen Krieges, ging die Ziffer erheblich zurück und betrug 1905 nur noch 40 000 Köpfe. Um so stärker setzte in der Folge die Übersiedelung ein, die sich 1907 allein über Tscheljabinsk bereits wieder auf 555 000 belief. Hiervon waren 410 000 Familienglieder und 145 000 Kundschafter. Zurück gingen im selben Zeitraum etwa 20 000 Familienglieder und 85 000 Kundschafter. Der ungeheure Zudrang im Jahre 1907 hat, wenn er auch durch die Übersiedelungsstockung der letzten Jahre, durch Revolution und Hungersnot einen besonderen Anstoß erhielt, wieder gezeigt, daß es sich nur darum handelt, ob Land in Sibirien zur Siedelung frei ist; Übersiedler finden sich dann in beliebiger Zahl. Die Bewegung steigerte sich bis 1909, in welchem Jahre 688 000 Köpfe über den Ural zogen, während es im Jahre 1913 deren wieder nur noch 327 000 waren. Dieses Sinken hat wohl seinen Hauptgrund darin, daß die staatlichen Organisationen der Zunahme nicht mehr gewachsen waren, ob-

gleich die Kredite des Übersiedlungsbudgets um das Fünffache von 5 auf 25 Millionen Rubel vermehrt wurden, und die Zahl der örtlichen Beamten des Übersiedlungswesens von 800 bis auf 3000 wuchs. Die Bedingungen der Beförderung haben sich ständig verbessert. Die Schnelligkeit der Übersiedlerzüge ist gewachsen, auch sind bestimmte Fahrpläne eingeführt worden; auf der sibirischen Bahn erschienen im Verkehr neue Übersiedlerwaggons vom Passagiertyp. Im Jahre 1909 verkehrten allein 1228 derartige Waggons als besondere Extrazüge. Ferner ist die Zahl der Stationen für die Übersiedler auf den Linien der Übersiedlungsbewegung ums Zweifache vermehrt worden: jetzt gibt es ihrer an hundert. Außerdem stellt die Militärverwaltung zum Gebrauch der Übersiedler verschiedene militärische Vorrichtungen, so weit sie frei sind, wie Küchen- und Wäschereiwaggons usw., zur Verfügung. Wenn der Bahn selbst direkt aus dieser Beförderung auch kaum Vorteile erwachsen, so trägt sie doch die Arbeiter in das Land, die dessen Reichtum und auf diese Weise auch den Güterverkehr, den Innen- und Außenhandel heben.

In diesem Zusammenhang ist die Frage von Interesse, eine wie große Anzahl Menschen Sibirien überhaupt aufzunehmen und zu ernähren imstande sein könnte. Die Ansichten hierüber weichen wesentlich von einander ab, namentlich die Besiedlungsfähigkeit des Ostbaikalischen Sibiriens ist noch so gut wie gar nicht geklärt. Diejenige des Westbaikalischen Sibiriens wird von Göbel in seinem Buch in dem Sinne beurteilt, daß die ganze Frage nur vom Standpunkt solcher Wirtschaftsweisen beantwortet werden kann, die wir heute kennen, und nicht unter der Voraussetzung, daß man es vielleicht einmal lernen wird, den klimatischen Bedingungen des hohen Nordens mit ganz neuartigen Kulturmethoden zu begegnen, so daß dann große

Flächen des dem Eismeer benachbarten Landes besiedlungsfähig würden. „Beschränkt man sich auf die in der Gegenwart klimatisch möglichen Zonen, so wird man zunächst die Behauptung wagen können, daß außerordentlich wenig Gebiete Sibiriens, die brauchbares Ackerland in sich schließen, noch unberührt geblieben sind. Die Flächen, die man in einzelnen Gebirgstälern im Taigagebiet und etwa durch Meliorierung der Barabinskischen Steppe, südöstlich Omsk, und von anderen Sumpfgebieten gewinnen könnte, verschieben das Gesamtbild wohl höchstens um 50 %. Aber die Wirtschaftsweise ist überall extensiv. Die Dreifelderwirtschaft ist die nur in wenigen Gegenden erreichte Höchstform der Wirtschaft, in den meisten Gebieten herrscht noch die wilde Feldgraswirtschaft, bei der das brauchbare Ackerland etwa alle 5 Jahre einmal unter den Pflug kommen mag. Beträgt die Bevölkerung des Westbaikalischen Sibiriens in der Gegenwart rd. 8,5 Millionen Köpfe, und nimmt man an, daß der Boden bei intensiver Wirtschaftsweise die fünffachen Erträge bringen könnte, daß auch Viehzucht, Fischfang usw. in ähnlichem Verhältnis zunehmen, so könnte eine Bevölkerung von 40 Millionen und, einschließlich der meliorierten und sonstwie heute noch nicht erschlossenen Landstücke, von 60 Millionen Köpfen einmal als eine maximal erreichbare Bevölkerungsdichte des Westbaikalischen Sibiriens erscheinen. Die intensive Wirtschaftsweise kann sich aber im großen und ganzen nur durch die natürliche Zunahme der Bevölkerung im Laufe einiger Generationen durchsetzen, die Unterbringungsmöglichkeit von Übersiedlern hat daher mit dieser Schätzung wenig zu tun. Sie ist ungleich geringer und nur insoweit vorhanden, als man der alteingesessenen Bevölkerung das 15 Desjatinen für die männliche Seele übersteigende oder Eingeborenen ihr Reservatland nehmen und außerdem meliooriertes Land

aus den Wald- und Sumpfgebieten bereitstellen kann. Ihr Fortschreiten hängt daher in erster Linie von der Tätigkeit der Vermessungskommissionen ab."

Nach dieser gewiß äußerst vorsichtigen Schätzung steht also der Kolonisation Sibiriens und damit der wirtschaftlichen Hebung des letzteren noch eine außerordentliche Zukunft bevor.

Welches sind nun die Hauptfaktoren der natürlichen Schätze des sibirischen Bodens? An erster Stelle ist hier zweifellos Ackerbau und Viehzucht zu nennen. Das sibirische Getreide und die sibirische Viehzucht sind heute die Schlagworte der zahlreichen Erörterungen der wirtschaftlichen Zukunft des Landes geworden Denn sie sollen gegenüber Holz- und Mineralreichtum den unerschöpfbaren Born darstellen. Die Ackerbausteppe Westsibiriens hat ungefähr die Ausdehnung des Deutschen Reiches und besteht im großen und ganzen aus fruchtbarem Schwarzerdegebiet. Jedes Jahr gibt die Übersiedlung Sibirien hunderttausende von neuen Pflügen, und die Aussaatfläche wächst mit erstaunlicher Schnelligkeit. Im Tomsk'schen Gouvernement ist in den letzten 12 Jahren die Aussaat von Weizen, dem Hauptgetreide Sibiriens, um das Doppelte (von 588 000 Desjatinen bis zu 1 157 000), im Akmolinskischen Gebiete um das Dreifache (von 98 000 Desjatinen auf 279 000), sogar im Jenisseiskischen Gouvernement um das $^1/_2$fache gewachsen. Am Tomsk'schen Gouvernement hat in den letzten 4 Jahren die Vergrößerung der Aussaaten (+ 44 %) sogar das rasche Anwachsen der sibirischen Bevölkerungsziffer überholt. Das beweist, daß der Übersiedler, der sich auf der sibirischen Erde festsetzt, sie mit größerem Eifer und größerer Energie in Angriff nimmt, als der durch den Landüberfluß verwöhnte alteingesessene Bewohner Sibiriens. Im ganzen erwartet man eine jährliche Getreideernte von 300 Millionen Pud

und rechnet wohl nicht mit Unrecht einen freien Getreideüberschuß von über 100 Millionen Pud heraus, die Sibirien für die Ausfuhr stellen kann.

Neben dem Getreidebau ist die Viehzucht in Sibirien von außerordentlicher Wichtigkeit; in manchen Bezirken überragt sie den Ackerbau in den Erträgen und spielt bei einigen der nomadisierenden Stämme, insbesondere bei den Kirgisen, die Rolle der alleinigen wirtschaftlichen Grundlage. In den Bauerngegenden Sibiriens, also insbesondere dem Gouvernement Tobolsk und in der Mehrzahl der Kreise des Gouvernements Tomsk, überwiegt die Zahl des Rindviehs die der Pferde; wo aber viele Kirgisen oder tatarische Stämme leben, steht die Pferdezucht im Vordergrund. Schweinezucht wird nur bei den russischen Bauern getrieben; bei den Eingeborenen besteht das Kleinvieh aus Schafen und Ziegen. Die Kamele sind auf die beiden Kirgisen-Steppen-Gouvernements beschränkt, die Renntiere auf die Tundra längs des Eismeeres. Die letzteren, die 1868 im Gouvernement Tobolsk auf etwa 230 000 geschätzt wurden, und unter denen die Renntierseuche in den 70er Jahren stark aufgeräumt hatte, haben sich neuerdings wieder bis auf 458 000, also weit über den damaligen Stand hinaus, vermehrt. Für die nordischen Stämme ist das Wiederanwachsen der Renntierherden von großer Bedeutung. Ohne dieselben waren sie nicht nur alles dessen beraubt, was ihnen die Herden direkt gaben, sondern konnten nicht einmal mehr auf die Tundra zur Jagd und zum Fallenstellen gehen, da ohne die Renntierherden die eigentliche Tundra unpassierbar ist. Es wäre ihnen nur der Erwerb als Fischer geblieben. Im Zusammenhang mit der Viehzucht sei besonders des außerordentlichen Anwachsens der sibirischen Buttererzeugung gedacht, die im Jahre 1894 mit der Herstellung von 400 Pud begann und in einem Jahrzehnt bis

auf 2 000 000 Pud im Werte von fast 25 Millionen Rubel gestiegen ist. Im Jahre 1906 stieg die Butterausfuhr aus Sibirien auf 3 Millionen Pud, im Jahre 1907 auf $3^1/_2$ Millionen. Die sibirische Buttererzeugung hat nach einer russischen Berechnung damals schon um das Doppelte mehr Gold gegeben, als die ganze sibirische Goldindustrie.

Auf diese sowie auf die Erträgnisse aus Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei, Bergbau und Hüttenindustrie soll im einzelnen nicht eingegangen werden. Für unsere Zwecke gibt eine Betrachtung des Innen- und Außenhandels ein ausreichendes Bild von der großen wirtschaftlichen Zukunft, die das Land und damit die sibirische Bahn aus dem allen zu gewärtigen haben. Der Außenhandel teilt sich in den Handel mit dem europäischen Rußland, dem asiatischen Rußland und dem sonstigen Ausland. Als Exportwaren kommen im wesentlichen in Betracht: Pelzwerk, Getreide, Fische, Butter, Eier, Fischtran, Federn, Daunen, Häute und Felle, Leinwand, Teppiche, auch einige Bergbauprodukte (Gold, Silber, Kupfer, wertvolle Steine). Beinahe 60 % der Güterbeförderung entfällt auf den Butterexport, und daneben ist Getreide ein Hauptausfuhrartikel; Gold und besonders Rauchwaren, die früher an erster Stelle standen, sind jetzt beträchtlich in den Hintergrund gedrückt worden. Mit der Zunahme des Teekonsums hat sich auch der Tee zu einem Durchfuhrgut Sibiriens von internationaler Bedeutung entwickelt. Auf der sibirischen Bahn gehn in der Gegenwart jährlich etwa 2 Millionen Pud (32 000 Tonnen), davon ein Viertel für den örtlichen Bedarf, drei Viertel transito in das europäische Rußland. Um 1875 dagegen mögen jährlich etwa 100 000 bis höchstens 150 000 Kisten zu 3 Pud (etwa 50 kg) auf dem Wasserweg von Tomsk nach Tjumen gelangt sein.

An einem eignen Handwerk und an eigner Industrie fehlt

es Sibirien fast völlig. Alles, was nicht mit den Mitteln des Dorfs aus Holz hergestellt werden konnte, mußte bezogen werden, und hierin hat sich bis auf den heutigen Tag noch keine erhebliche Änderung vollzogen. So übersteigt denn vorläufig der Import noch immer den Export ziemlich beträchtlich, und Sibirien wird, so lange der letztere sich nicht in noch weit stärkerem Maße entwickelt, des fremden Kapitals nicht entraten können. Als Importartikel für Sibirien sind vor allem zu nennen Manufaktur- und Wollwaren, Gewehre und Messer, Kleider und Wäsche, Glaswaren, Instrumente aller Art, Maschinen, Lederwaren, Kaffee und Kolonialwaren. An landwirtschaftlichen Maschinen wurden im Jahre 1908 4,24 Mill. Pud eingeführt, davon 65 % allein aus Deutschland und Amerika, überhaupt bis zu 80 % aus dem Auslande. Im übrigen sind es meist Fabrikwaren des europäischen Rußlands, die Eingang finden.

Zum Schluß seien noch die verschiedenen Bahnprojekte erwähnt, die in ziemlich großer Zahl auftauchen, und von denen einige zweifellos der Verwirklichung entgegengehn werden. In mancher Hinsicht sind sie sogar ein außerordentliches Bedürfnis, damit das Leben Sibiriens der engen Zentralzone entwächst, in die es die jetzige Bahnlinie bannt. Ein großer Fortschritt ist in den letzten Tagen des vergangenen Jahres mit der Eröffnung der Amurbahn erzielt worden, durch die der direkte Bahnverkehr von Blagowjeschtschensk bis Petersburg hergestellt wurde. Bisher war Wladiwostok, der einzige während eines Teils des Jahres eisfreie Hafen Rußlands in Ostasien, über Land nur auf einer bei Charbin abzweigenden Seitenlinie der mandschurischen Bahn zu erreichen, die von der Station Mandschuria ab durch staatsrechtlich noch chinesisches Gebiet läuft. Eine durchweg auf russischem Gebiet liegende Eisen-

bahn zum Stillen Ozean zu erhalten, war ein Ziel, das selbst der ungeheuren Opfer wert war, die für den Bau der fast überall durch die unwirtlichsten Gegenden sich ziehenden Linie aufgewandt werden mußten. Freilich wird vorerst nicht daran zu denken sein, daß die Bahn eine Besiedelung des Amurgebietes im Gefolge haben wird, wie es gerade für dieses Gebiet zu wünschen wäre, zum mindesten nicht eher, als bis von ihr auch Zweiglinien nach Norden und Süden abgehen. Letzteres ist schon aus strategischen und militärisch-politischen Gründen, die gegenwärtig für die Bahn fast ausschließlich in Betracht kommen, von Wichtigkeit, und zwar unter dem Gesichtspunkt, daß die ostchinesische Bahn für Rußland gesperrt ist. Das ganze Amurgebiet mit seinen 350 000 Quadratwerst ist nur von 160 000 Seelen bevölkert. Hier ist auch volkswirtschaftlich noch sehr viel zu gewinnen. Die gewaltigen Landstrecken mit goldhaltigem Sand und Gestein, die Bergwälder und Sümpfe werden noch unendliche Arbeit erfordern, bis sie einer rationellen Kultur erschlossen werden können; aber was Energie auch auf diesem Gebiete zu leisten vermag, das hat Sibirien in anderen Teilen zur Genüge bewiesen. Die Bahn wird hier kulturfördernd vorangehen. Im Januar d. J. ist vom Ministerrat der Bau einer Südsibirischen Bahn beschlossen worden, und zwar wird sich die neue Linie von Semipalatinsk über Akmolinsk bis zur Station Martuk der Taschkenter Eisenbahn erstrecken. Sie ist dazu bestimmt, der an Getreide, Vieh, Gold, Kupfer und Steinkohle reichen Steppe Südsibiriens die Möglichkeit zu bieten, ihren Produkten in erhöhtem Maße Absatz zu verschaffen.

Für Westsibirien kämen als Projekte eine Bahn von Semipalatinsk nach Orenburg und von Tjumen nach Tobolsk in Betracht. Zugleich mit ersterer müßte aber eine

Verbindung von Orenburg nach dem Schwarzen Meere geschaffen werden, wenn sie von irgendwelcher Bedeutung werden soll. Die Linie Tjumen-Tobolsk wäre insofern von Wert, weil die Dampfer auf dem Tura schon im Hochsommer nicht mehr bis an die Stadt Tjumen herankommen können, die Frachten daher entweder auf Flöße umgeladen oder liegen bleiben müssen, bis die Schiffahrt wieder ermöglicht ist. Ob der Plan einer Bahn von Minussinsk nach Nordosten hin, eventuell bei der Station Itat mit Anschluß an die Große Sibirische Bahn, Aussicht auf Verwirklichung hat, steht noch sehr dahin. Wenn sie auch für die dortigen Kupfer- und Steinkohlengruben, Kupferschmelzen, Asbestgruben, Salzwerke unleugbar von Nutzen wäre, so ist es doch fraglich, ob das Erträgnis der Bahn so groß ist, wie die Einwohner von Minussinsk glauben. Wichtiger namentlich für die Landwirtschaft, aber auch in strategischer Hinsicht wäre eine Linie von Minussinsk in östlicher Richtung nach Kansk, indem ein leichterer Export des Überschusses der landwirtschaftlichen Produkte nach Irkutsk auch dem Bedarf des Kriegsministeriums sehr zugute käme. Um Irkutsk drehen sich auch noch verschiedene andere Projekte, die namentlich auf einer daselbst im Dezember 1906 stattgehabten Konferenz lebhaft erörtert wurden und bereits zu eingehenden Untersuchungen durch Sonderexpeditionen geführt haben, da die Bewohner von Irkutsk eine Umgehung ihrer Stadt und eine Ablenkung des Handels nach dem Lenagebiet zu verhindern suchen mußten. Angenommen wurde bisher von der Gouvernementskonferenz die Linie Irkutsk-Bodaibo, für die sich auch ausländische Kapitalisten lebhaft interessieren. Auch das Projekt der sogenannten Kiachta-Bahn wird viel erörtert, die in der Richtung von Myssowaja (an der Transbaikalbahn) über Kiachta nach Urga gehen soll; hierdurch würden wert-

volle Teetransporte in den Güterverkehr der sibirischen Hauptbahn hineingezogen werden. Da die chinesische Regierung die Linie Peking-Kalgan bereits geschaffen hat, müßte natürlich noch die Strecke von Urga nach Kalgan gebaut werden.

Noch weitere Projekte dieser Art liegen gegenwärtig vor, von denen in nicht allzuferner Zeit das eine oder andere greifbare Gestalt annehmen wird. Eins steht aber schon heute außer jedem Zweifel: Sibirien ist ein Land größter wirtschaftlicher Möglichkeiten, die sibirische Bahn ist sein Rückgrat, und Rußland wird nicht zögern, neue eiserne Nervenstränge durch dieses wertvolle Gebiet zu legen.

Das neue Peking.

Vorübergehend seit 1282 und ständig seit 1411 ist Peking die Hauptstadt des chinesischen Reiches. Und wie man Paris die Seele Frankreichs nennen kann, weil sich von dort aus alles, was als zeitgemäß gilt, in die Provinz ergießt, so ist Peking trotz des Widerstrebens eines Teils der Provinz seit dieser Zeit die Seele Chinas gewesen. Auch die in der jüngsten Zeit erfolgte Anpassung des chinesischen Wesens an die kulturellen und wirtschaftlichen Gebote unserer Tage hat daran nichts geändert. Peking ist für dieses neue China der Mittelpunkt geblieben und sein Spiegel.

Also ein modernes Peking! Viel Melancholie liegt in dieser Zusammenstellung, die zunächst ungefähr einer Verschweißung einander entgegengesetzter Werte gleichkommt, und vorläufig noch mehr Unvollkommenheit. Denn auf Schritt und Tritt fast macht man die schmerzliche Erfahrung, daß in der Unbekümmertheit eines Willens, der nur auf Abstoßung alter Hemmungen gerichtet ist, ehrwürdige Werte der Vergangenheit wertlosen Neuerungen zum Opfer fallen, weil man aus lange unterdrückter Sehnsucht nach Entwicklung heraus das Neue an sich für das Heil hält. Im Leben des Volkes, in den Neubauten, den Vergnügungsstätten und im Handel spreizen sich solche falschen und häßlichen Neuerungen. Kinderkrankheiten möchte ich sie nennen, und man weiß ja, daß solche nun einmal zu jedem Werden gehören. Gegen dieses selbst legen sie nicht im mindesten

Zeugnis ab, doch darf es an kluger Behandlung nicht fehlen, damit sie die künftige Gesundung nicht untergraben. Und Peking, diese geheimnisvoll-alte Stadt einer uralten Kultur, sollte in energische Behandlung genommen werden, um nicht weiter einer angeblichen Modernität als Tummelplatz offen zu stehn, die mit den Erfordernissen der so verheißungsvollen Entwicklung Chinas nichts gemein hat.

Ich betrat die Stadt in der Festwoche, die mit der feierlichen Einführung des Präsidenten Yuanschikai in sein Amt sozusagen die Überleitung bildete — das buntgeschmückte Tor zwischen den Kämpfen um die neue staatliche Einrichtung und deren Befestigung in der Person des Mannes, der gerade rein äußerlich verstandenen Freiheiten, den Phrasen und Willkürlichkeiten von Phantasten oder Spekulanten mit glücklichem Erfolge Widerstand geleistet hatte. Darum empfand ich diese Willkürlichkeiten und Schäden in dem Äußeren der Stadt um so lebhafter, wenngleich der Eindruck starken, zielbewußten Wollens auch hier erfreulicherweise überwiegt. Peking soll als Seele des modernen Chinas in erster Linie eben eine chinesische Stadt bleiben, und je stärker sich das durchsetzt, um so deutlicher wird man erkennen können, daß die Entwicklung im ganzen Lande sich in guten Bahnen befindet.

Zunächst ein kleines topographisches Bild! Die Stadt besteht aus zwei Teilen, dem nördlichen oder der Tatarenstadt, in der sich die früheren kaiserlichen Paläste, die jetzt meist von Männern der neuen Regierung bewohnt werden oder leer stehn, Regierungsgebäude und dergl. befinden, und dem südlichen Teile, der äußeren oder Chinesenstadt. Die erstere bildet ein nahezu regelmäßiges Viereck, und schon in dieser Anlage kommt die Betonung des Mathematischen im chinesischen Baustil deutlich zum Ausdruck. Die vier Seiten des Quadrats entsprechen genau den vier Himmels-

richtungen. Der Stadtteil ist von einer Mauer umgeben, die bei einem Umfange von 24 km eine Höhe von 40 Fuß besitzt, während ihre Breite unten 60, oben fast 50 Fuß beträgt. Diese scheinbar unendliche Schranke, die jetzt ihren Sinn verloren hat, war früher mit neun Toren versehen, von denen drei die Tatarenstadt mit der Chinesenstadt verbanden. Die letztere ist ebenfalls rechteckig angelegt. Ihren Abschluß bildet eine 16 km lange Mauer, die etwas niedriger ist und von sieben Toren durchbrochen wird. Im ganzen nimmt die Stadt Peking einen Raum von 63,5 qkm ein.

Auf dieser gewaltigen Fläche breitete sich das Zentrum eines Reiches auf, in dem eine alte und selbstgenügsame Kultur einen köstlich bizarren und kunstvollen Stil entwickelt hatte. Einen Wendepunkt in der Geschichte der Stadt bedeutete das Jahr 1644, in dem die Mandschu nach ihrem siegreichen Einfalle in China, der den Sturz der Ming-Dynastie zur Folge hatte, von dem Nordteile Pekings Besitz nahmen und dort ihre Residenz aufschlugen. Ich erwähne das hier besonders, weil sich daraus die merkwürdigen Abgrenzungen in der Stadtanlage erklären, die ja nun ihre Bedeutung verloren haben. Es verlohnt sich deshalb doppelt, diese hier festzuhalten. Die Residenz (Tatarenstadt) wurde nämlich in drei Bezirke geteilt, einer innerhalb des anderen, und jeder einzelne erhielt wiederum seine eigene Grenzmauer. Der innerste Bezirk enthielt den kaiserlichen Palast und die dazu gehörigen Gebäude, der zweite die Regierungsgebäude und Privatwohnungen der höheren Beamten, der dritte endlich gewöhnliche Wohnhäuser, Läden und dergleichen. Den Kern der Tatarenstadt bildet somit die eigentliche Residenz, die ja unter dem Namen ‚Verbotene Stadt' unzählige Male genannt und häufig genug beschrieben worden ist. Die mehrere Kilometer

lange Mauer, die sie umgibt, ist fast ebenso stark wie die Ringmauer Pekings. Sie gewährt dadurch einen eigenartigen farbenprächtigen Anblick, daß sie mit glasierten Ziegelsteinen verblendet und mit gelben Ziegeln überdacht ist. Allerdings haben hier der Zahn der Zeit und die Zerstörungswut schon mancherlei Spuren hinterlassen, wie denn überhaupt der Verfall in einzelnen Teilen Pekings eine Zeit lang böse Fortschritte gemacht hat. Bedenkt man nun die neue Gefahr der Europäisierung oder mehr noch Amerikanisierung, so wird man es nicht übertrieben finden, wenn ich jedem, der das alte Peking noch sehen will, den Rat gebe, nicht mehr allzulange zu zögern.

Früher war es schwer, wenn nicht unmöglich, Zutritt zur Verbotenen Stadt zu bekommen. Vier Tore, eins an jeder Seite, vermittelten den Eingang, und starke Wachen verwehrten ihn jeder unbefugten Person. Jetzt sind große Teile der Residenz dem allgemeinen Verkehr geöffnet, und so kann man ohne Schwierigkeiten den Komplex von Schlössern, Gebäuden und Gärten bewundern, der in bezug auf Architektur und Inneneinrichtung vielleicht das Schönste ist, was China überhaupt aufweisen kann. Der innere Bezirk ist durch zwei Mauern, die von Nord nach Süd laufen, in drei Abteilungen geteilt. Das südliche oder ‚Meridian'-Tor führt in die mittlere Abteilung, in der sich mehrere Paläste befinden, die mit ihren geschweiften, reichverzierten Dächern aus gelben Ziegeln und den mit goldenen Drachen gekrönten Giebeln in die barocke Anlage des Geländes und die farbengierige Klarheit der Luft mit feinstem Farben- und Stilempfinden hineingestellt sind. Von dem Hofraum führt der Weg über ein von fünf Marmorbrücken überspanntes Wasser in einen zweiten, mit Marmor gepflasterten Hof, den Säulengänge und von Säulen getragene Hallen umgeben. Das ‚Tor des himmlischen Friedens' am

oberen Ende dieses Hofes ist ein etwa 100 Fuß hoher Marmorbau, eine Art Balkon, zu dem 5 von gemeißelten Geländern eingefaßte Freitreppen führen. Durch mehrere Tore und Höfe geht dann der Weg, bis man in den ‚Palast der himmlischen Reinheit' kommt, die frühere Residenz. Bei Todesstrafe war es verboten, zu ihr ohne Erlaubnis vorzudringen. Aber eine neue Zeit ist angebrochen, und niemand wehrte dem gaffenden Volke, als die Feier der Amtseinführung Yuanschikais in dem alten Kaiserschlosse stattfand. Auf Grund meiner Einladung zu der Feier bekam ich auch das Innere des Palastes zu sehn, von dem man früher nur aus chinesischen Quellen weniges berichten konnte.

Übrigens sind die Wachtposten aus der Verbotenen Stadt nicht etwa verschwunden. Vielmehr machte ihre Häufung auf mich den Eindruck einer starken Sorgsamkeit und unbedingten Bereitschaft der Regierung, die Ruhe zu wahren. Man hatte damals offenbar erhebliche Befürchtungen wegen Attentatsversuche oder dergl., und in der Tat ist ja auch nur durch einen glücklichen Zufall ein von einem hohen Polizeibeamten gegen Yuanschikai geplanter Mordversuch vereitelt worden. Mit ihren militärischen Vorsichtsmaßregeln glaubt die chinesische Regierung auch für die Fremden bereits vollkommen hinreichende Sicherheit zu bieten, und man kann es daher durchaus verstehen, wenn sie das Verlangen hat, sich von den Truppenteilen, welche die fremden Mächte seit der Zeit der Boxerunruhen in Peking stationiert haben, befreit zu sehen. Es kommt hinzu, daß der Einfluß der fremden Besatzungen auf die Bevölkerung durch das Unvermögen der letzteren, den Gebräuchen der Europäer das richtige Verständnis entgegenzubringen, ein zum Teil recht eigentümlicher ist im Sinne einer mißverstandenen Europäisierung, die für die Entwicklung

Chinas als nachteilig empfunden wird. Es scheint denn auch der feste Wille des gesamten Ministeriums zu sein, darauf hinzuarbeiten, daß die Truppen nicht nur von Peking, sondern auch von den anderen Plätzen zurückgezogen werden. Das Ausland sollte diesen Wunsch, wenn möglich, erfüllen, sobald China neben dem Willen auch das Vermögen dargetan hat, selbst Ruhe und Ordnung im Lande zu gewährleisten.

An der Rolle, die der Ausländer jetzt in Peking spielt, kann man übrigens auf Schritt und Tritt den Wechsel zwischen Früher und Heute feststellen. Früher war die Schwierigkeit, Peking überhaupt zu erreichen, so groß, daß nur verhältnismäßig wenig Fremde in die Stadt kamen oder gar sich dort aufhielten. Die Folge war, daß, abgesehn von Einzelfällen, jeder Ausländer eine Rolle spielte. Die wunderbaren Schätze des Landes, wie Porzellan, Bronze, Seide, Pelze u. a., konnte man für relativ billiges Geld erstehn, und nur echte, alte Stücke taten in Europa die Höhe der chinesischen Kunst oder mehr noch des Kunstgewerbes kund. Dies Verhältnis baute sich also auf gegenseitiger Achtung und, wenn man so will, Reellität auf. Jetzt, wo an die Stelle einzelner die Masse mit der Mannigfaltigkeit ihrer Elemente und Ansprüche getreten ist, sind sowohl die Einwirkungen der Europäer auf die Chinesen wie umgekehrt die Werte, die China auszutauschen hat, wenigstens vorläufig, oft recht fraglicher Art. Namentlich der Handel mit chinesischen Erzeugnissen hat eine solche Gestaltung erfahren, daß es fast nur noch mit Hilfe lange ansässiger Ausländer möglich ist, aus der Masse des Ramsches wirklich gute Ware preiswert herauszugreifen. Dabei ist unter preiswert noch immer das Vielfache der früheren Beträge zu verstehn. Nicht wenig hat dazu beigetragen, daß die großen Sammler aus aller Welt von besonderen Aufkäu-

fern oft mit kaum glaublicher Rücksichtslosigkeit auftreiben lassen, was irgend zu bekommen ist. Noch schlimmer aber ist, daß in den meisten Kaufläden, auch in den Chinesenvierteln, heute neben chinesischer Massenware ganz minderwertiges europäisches, japanisches und amerikanisches Kramzeug feilgeboten wird. Der Schaden ist ein doppelter: das gute, alte chinesische Kunstgewerbe wird verdrängt, und die Waren aus Japan wie aus dem Auslande, besonders Amerika präsentieren sich zum größten Teile als Schund, weil eben auf diesen der Absatz eingerichtet ist. Geradezu unglaublich sind die Produkte europäischer ‚Kunst', die in den chinesischen Läden prangen. Ich muß gestehn, wenn ich an die wundervollen chinesischen Aquarelle mit ihren köstlichen Farben und Linien dachte, die einen Schatz meiner Sammlung bedeuten, und nun die kitschigen, in der Farbe wie im Vorwurf gleich geschmacklosen Bilder ansah, dann tat mir der Chinese, der diese kaufen sollte, ebenso herzlich leid wie das Abendland, für dessen Kultur sie sich als Zeugen aufspielten.

Doch mein Unmut ist mit mir durchgegangen, und ich will mit andächtiger Bewunderung zu den Schätzen der Verbotenen Stadt zurückkehren, die ich während meines kurzen Aufenthaltes infolge der verschiedenen, mir bewilligten Audienzen sogar wiederholt intim kennen lernte. Der Palast der himmlischen Reinheit ist das höchste, prächtigste und großartigste Gebäude unter allen Palästen. An der neunzig Fuß langen Fassade des Gebäudes läuft eine überdachte 15 Fuß breite Treppe entlang. Das Dach zu dieser Veranda ruht auf zwei Reihen von Holzsäulen, die scharlachrot bemalt sind; die Säulen, auf denen das Dach der inneren Gemächer ruht, haben dieselbe Farbe, die mit der leuchtenden Pracht der Verzierungen sich zu einer königlichen Symphonie von Purpur und Gold vereinigt. Der

Nimbus geheiligter Majestät ist ja jetzt gefallen, aber nie sollte die Zukunft ihn vergessen! Früher war der Eintritt in den kaiserlichen Palast, wie schon erwähnt, aufs strengste verboten. Jeder, der in die Tempel oder Gärten des Kaisers unbefugterweise eindrang, erhielt 100 Bambushiebe; wer den Palast betrat, wurde mit 60 Stockhieben und Verbannung auf ein Jahr bestraft; wer aber ohne Erlaubnis in die Gemächer eindrang, während der Kaiser sich dort aufhielt, wurde erdrosselt. So streng war das Gesetz! Und wahrlich, es schützte neben der heiligen Person des Kaisers Wunder der Baukunst wie der Gartenarchitektur. Die zu den Palästen gehörenden Ländereien sind nämlich zum größten Teil in herrliche Parkanlagen verwandelt worden, und obwohl manches verfallen und zerstört ist, bieten diese Anlagen mit ihrer Verwendung der verschiedensten Motive, ihren Anhöhen, Tälern, Wäldern, Wiesen und Seen, ihren Lusthäusern und Ruheplätzen, ihren Verschnörkelungen und grotesken Gestaltungen vielleicht das großartigste Bild chinesischen Kunstempfindens, ein lebendes Gemälde, dessen Zweckmäßigkeit ebenso ergötzt wie seine Schönheit im einzelnen.

Außerhalb der Verbotenen Stadt war allerdings von schönen oder auch nur erträglichen Wegen nie viel zu merken, und auch heute ist die Minderwertigkeit der Straßen noch eine böse Eigenschaft Pekings. Die Straßen, die rechtwinklig angelegt sind, bieten durchweg das gleiche Bild absoluter Verständnislosigkeit gegenüber allen Forderungen des Allgemeininteresses, die ja letzten Endes die Hauptursache des Verfalls Chinas war. Sogar die prächtigen Heerstraßen des 13. und 14. Jahrhunderts wurden, trotz der Bedürfnisse des Handels und des Kriegswesens, einfach dem Schicksal überlassen. In Peking selbst ist immerhin noch einiges geschehen, und vom Südtor der Chinesenstadt

bis zu dem der Verbotenen Stadt führt sogar ein auch für unsere Auffassung guter und schöner Weg. Da die Entfernungen im allgemeinen recht groß sind, benutzt der Ausländer in der Stadt Reittiere, Rikschas oder Wagen. Die letzteren, zweirädrige Karren, sind allerdings heute für den Europäer mehr und mehr außer Gebrauch gekommen. Es war aber auch eine entsetzliche Strapaze, in ihnen über die sumpfigen, holprigen Straßen von einem Stadtteil in einen andern befördert zu werden. Solch ein Kasten ruht nämlich unmittelbar auf der massiven Achse, so daß der über dieser sitzende Passagier jeden Stoß recht schmerzlich empfindet. Es geht noch, wenn man eine Art natürliche ‚Federung' dadurch herstellt, daß man nach chinesischer Art sich mit untergeschlagenen Beinen auf den Karrenboden setzt. Europäer tun am besten, sich hinzulegen oder sich außerhalb des Kastens neben den Kutscher zu setzen. Besser sind schon die Rikschas, die wenigstens eine Federung haben. Neuerdings haben die Räder auch zum Teil Gummireifen erhalten, so daß man mit einiger Sicherheit und Bequemlichkeit sich dieser Beförderungsart anvertrauen kann. Auch richtige Wagen kann man in dem modernen Peking leihen, und sogar Automobile brüsten sich im Straßenverkehr, doch haben die meisten eine so deutliche ‚Vergangenheit', daß man sich ihrem Ungestüm besser nicht überantwortet. Mit der Zeit wird es ja wohl auch hierin besser werden, vorläufig jedoch ist der Verkehr und seine Bewältigung noch ein recht wunder Punkt in der chinesischen Reichshauptstadt.

Und welchen Einfluß hat die Umwälzung auf die Bewohner dieser Stadt gehabt? Ich kann mich da natürlich nur an Äußerlichkeiten halten und registriere an erster Stelle die bekannte Tatsache, daß das Todesstündlein des Zopfes in China geschlagen hat. Man muß diese Zopflosigkeit gesehn haben, um zu ermessen, welchen Unterschied sie

im Bilde des Chinesentums gegen früher bedeutet. Auch die kunstvollen Haarfrisuren der Frauen, namentlich der Mandschufrauen, sind auffallend selten geworden. Die gewöhnliche Haartracht der chinesischen Frau bestand bisher darin, daß das Haar in einen Zopf geflochten und dieser dann in einen hochstehenden, eirunden Knoten gebunden wurde, den man durch lange Nadeln zusammenhielt. Frauen, mit Ausnahme der Witwen, flochten ferner in ihr Haar stets eine rote Schnur, die die bösen Geister fernhalten sollte. Je nach Vermögen und Stand wurde die Frisur durch frische oder gemachte Blumen, Gold, Silber, Nephrit, Perlen, Edelsteine, Glaskorallen und dergl. geschmückt. Diese künstlich aufgebaute Frisur der Frauen wie auch der Zopf der Männer verlangte eine würdige, ruhige Haltung in der Öffentlichkeit und hat so für das Wesen des Volkes nicht unerhebliche Bedeutung gehabt. Beide verschwinden nun, und man muß abwarten, wie sich das Volk wirklich mit der Neuerung abfinden wird.

Ein stark nivellierendes Moment im Straßenleben bedeutet es ferner, daß man an Stelle der herrlichen Tracht der Mandarine und der reichen Gewänder der wohlhabenden Chinesen schon recht häufig die moderne europäische Kleidung findet. Fast vollkommen verschwunden ist das alte chinesische Schuhzeug, das mit sehr dicken, aus gepreßtem Papier und Filz hergestellten Sohlen versehen war, um die Füße vor der Kälte und der Feuchtigkeit der ungepflasterten Straßen wie auch des Bodens der Häuser zu schützen, der nur in denen der wohlhabenderen Schichten durch Bretter bedeckt zu werden pflegt. Waren diese Schuhe auch recht schwer, so waren sie doch praktisch, zumal da der Chinese die Behinderung im Gehen nicht als lästig empfand, weil er eine schnelle Fortbewegung überhaupt als unschicklich ansieht. Mit den Kleidern, die bei den Wohlhabenden zu-

meist aus Seide, Atlas, Krepp und Gaze sowie kostbarem Pelzwerk bestanden, verschwindet aber auch ein ästhetisch reizvolles Stück aus dem chinesischen Leben, in das es mit seiner Farbenpracht, seiner Putzfreudigkeit und seiner diskreten Rücksichtnahme gegenüber dem Träger selbst so köstlich hineinpaßte. Auch die Beamtenhüte, die früher eine recht interessante Abwechslung boten, sind bereits aufgegeben, und man kann nicht sagen, daß der bevorzugte kleine steife Hut mit seinem trüben Schwarz ein sehr eindrucksvoller Ersatz ist. Der Umschwung in der Kleidung in allen offiziellen Kreisen und solchen, die dazu gehören wollen, ist so schnell angenommen worden, daß man sich offenbar geradezu geniert, die alten Trachten noch zu tragen. Vielleicht wirkt auch ein gesetzliches Gebot mit.

Immerhin kann man auch jetzt noch so viel des Althergebrachten sehn, daß man für Tage und Wochen aus dem Schauen und Staunen nicht herauskommt. Ich hatte an einem Sonntag Morgen, als ich von meiner Wohnung, die innerhalb der Chinesenstadt lag, fortfuhr, das besondere Glück, in zwei Trauerzügen und einem Hochzeitszuge ganz wundervolle Bilder alt-chinesischer Bräuche zu erleben. Es braucht wohl nicht erst gesagt zu werden, daß der Chinese bei seiner ausgesprochenen Vorliebe für alles Förmliche und Zeremonielle die Familienfestlichkeiten und mehr noch den stark in seine religiösen Gefühle eingreifenden Akt der Bestattung eines Verwandten mit großem Pomp ausgestattet hat. Der erste Leichenzug, den ich antraf, dauerte etwa eine halbe Stunde, und das ist wenig, so daß der Tote im Leben nicht allzuhoch gestellt gewesen sein dürfte. Den Zug eröffneten zwei Männer mit großen Papierlaternen, auf denen mittels blauer Schriftzeichen der Familienname, das Alter und die Titel des Toten verzeichnet waren. Dann kamen Gongschläger, eine Musikkapelle, Bannerträger,

Opfergaben, zwei Sänften mit dem Bildnis des Verstorbenen und mit seiner Ahnentafel, buddhistische und taoistische Priester, Verwandte, Freunde und Bekannte. Ziemlich am Ende des Zugs erst wurde der Sarg von gewöhnlichen Kulis an Stricken und Bambusstangen getragen, und um ihn scharten sich die nächsten Angehörigen in weißen Sackleinwandkleidern. Das Ganze zog aber nicht in dem ruhigen, feierlichen Schritte unserer Prozessionen vorüber, sondern jede Gruppe ging so langsam oder so schnell, wie es ihr paßte, so daß man sich nur wundert, wie es schließlich ohne ein heilloses Durcheinander abgeht. Oft genug traten allerdings Verzögerungen ein, und der ‚Vortrab' ließ sich dann jedesmal in aller Ruhe an der Straße nieder, ja sogar gefrühstückt wurde in solchen Pausen mit sichtlichem Behagen. Kaum war der Leichenzug vorüber, so näherten sich Kulis mit schweren großen Kästen, und bald sah ich, daß diese die Mitgift eines chinesischen Mägdleins bargen. Also ein Hochzeitszug! Laternen, schön geputzte und vergoldete Baldachine, unter denen Backwerk und Zuckerwerk getragen wurde, eine Musikkapelle, Gongschläger und dergl. folgten, und zum Schlusse kamen die Karren mit dem Brautpaar sowie den Familienmitgliedern. Gerade vor mir konnte der Zug nicht weiter, da eine Kamelkarawane von der entgegengesetzten Seite kam, und der Führer sich durch nichts abhalten ließ, zuerst über den Weg zu kommen. Beim Weitergehen traf ich dann einen zweiten Trauerzug von einem Pompe, daß man ihm wohl stundenlang hätte zusehn können. Die Leiche wurde in einer Sänfte aus rotem Lack von 70 bis 80 Kulis getragen, und ein ganzes Heer von Priestern war zur Verherrlichung des Toten aufgeboten.

Das war das alte China, und mag auch vieles in diesen Zeremonien überflüssig sein, so sollte man doch diese alten Gebräuche nicht ausmerzen, die dem Lande und dem

Volke eigentümlich sind; der Weiterentwicklung würden dadurch Hemmnisse nicht bereitet. Ganz unbegreiflich ist es mir aber, wie man die Gleichgültigkeit gegen das geschichtlich und kulturgeschichtlich Gewordene so weit treiben kann, daß man die schlimmsten Auswüchse im Bauwesen duldet und sogar mitmacht. Dabei ist eigentlich die Mehrzahl der Bauten im Lande der Mitte im Sinne der Chinesen modern, so daß also auch eine übertriebene und falschverstandene Begeisterung für den Fortschritt nicht die Brutalität erklärt, mit der der europäische und amerikanische Hauskasernenstil neuerdings nach Peking verpflanzt wird. Vielleicht kommt es daher, daß das chinesische Volk eine auffallende Gleichgültigkeit gegen alte Baudenkmäler hat. Doch auch das sollte kein Grund sein, einen völlig wesensfremden und unangebrachten Baustil einfach zu verpflanzen, der das Dach, den Hauptcharakterzug der chinesischen Baukunst, ganz nebensächlich behandelt und die reiche Ornamentik ihrer Fassadenbehandlung ablehnt. Gewiß sollte der chinesische Architekt in bezug auf Grundriß und hygienische Komfortmöglichkeiten von dem Europäer lernen. Aber es ist eine Geschmacklosigkeit ohnegleichen, mitten in chinesische Gebäudekomplexe hinein die nüchternen, mehrstöckigen Hausriesen zu errichten, deren öde Flächen das ganze Stadtbild verunzieren. Und dabei findet man sie in allen Stadtvierteln neben herrlichen altchinesischen Toren, Tempeln, Ministerien und Häusern. Hotels, Missionsgebäude, Handelshäuser und Kaufläden machen sich gleicherweise schuldig. Hier sollte die chinesische Regierung energisch einschreiten, um nicht weiter mit dem Stadtbilde den architektonischen Begriffen ihres Volkes größten Schaden zufügen zu lassen.

Daß sich in diesen steinernen europäischen Produkten auch Kinematographentheater mit jener Unbekümmertheit eingenistet haben, die ja in unsern Breiten längst zum Him-

mel schreit, ist ein weiteres Moment im Sinne einer Vergewaltigung echten Chinesentums, das nicht unerwähnt sein soll. Wie beglückt müssen die Pekinger sein, daß sie an Stelle ihrer Märchenerzähler und Gaukler nun vor dem Film rührselige Geschichten des europäischen Lebens kennen lernen, die von A bis Z erlogen sind, oder abenteuerliche Detektivprotzereien oder den berühmten Humor im Bilde! Vergißt man denn ganz und gar, daß man da dem Volke etwas gibt, mit dem es nichts anzufangen weiß, und ihm dafür etwas nimmt, das von alters her aus seiner Art, sich zu zerstreuen und zu belustigen, entstanden ist? Was für ein Kerl war doch so ein Gaukler, der alles konnte und das, was er nicht konnte, vortäuschte! Und die rührende Andacht, mit der den Enthüllungen eines Wahrsagers geglaubt wurde! Ja, in diesen Leuten sahen die Chinesen Stücke ihres Volkscharakters ins Spielerische verkehrt und hatten echte Freude an ihnen. Jetzt ziehen sie in die europäischen Schaubuden, wo sie Kunststücke sehn, die ihnen kaum solche zu sein scheinen, und Lieder lernen, die ihnen sicherlich keine Achtung vor den Europäern beibringen können. Das einzige, was sich noch erhalten hat, sind die umherziehenden Theatergesellschaften, die sich mit einem Gerüst begnügen, wenn kein Theatergebäude existiert. Solche Theatervorführungen scheinen die Phantasie der Zuschauer außerordentlich anzuregen, und es ist wohl nicht nur Sparsamkeit, was die Bühnenausrüstung immer in denkbar einfachster Gestaltung hält, sondern eine geschickte Spekulation auf die Mitwirkung des Publikums. Natürlich ist hier noch viel für eine Entwicklung zu tun. Aber es muß im Geiste des Chinesentums erfolgen, nicht dadurch, daß das Typische einfach unterdrückt wird von einer Einfuhr aus dem Auslande, die, wie die Dinge liegen, vorläufig gar nicht anders als überwiegend minderwertiger Art sein kann.

Noch ein erheblicher Unterschied gegen Einst und Jetzt sei zum Schluß hervorgehoben: der im öffentlichen Strafverfahren. Hier ist ohne Zweifel schon jetzt ein bedeutender Fortschritt festzustellen. Wenn es für das chinesische Volkstum auch bezeichnend war, wie die grausamen Strafen der Bambusschläge auf Backen, Lippen, Fußsohlen, des Kang usw. in aller Öffentlichkeit vollzogen wurden und ein mehr entwürdigendes als abschreckendes Schauspiel boten, so ist diese Eigenart mit Recht einer besseren Erkenntnis des Wesens der Strafe zum Opfer gefallen. Erstaunlich ist es, wie rasch der Umschwung auch hier eingetreten ist. Noch vor wenigen Jahren sah ich mit Entsetzen die ganze Serie grausamer Folterungen, die dem chinesischen Gerichtsverfahren eigen waren, und jetzt war trotz der unruhigen Zeiten so gut wie nichts mehr davon zu merken. Nur einer öffentlichen Massenhinrichtung von 5 Chinesen mußte ich in Tsinanfu beiwohnen, weil ich gerade durch die enge Straße kam, in der sie sich widerlich genug abspielte. Ich möchte aber betonen, daß die 5 Kerle die schlimmsten Räuber der Gegend waren und wirklich kein Mitleid verdienten. Bedenklicher ist dagegen, daß die Todesstrafe bei politischen Verbrechern oft mit einer unglaublichen Skrupellosigkeit angewandt wird. Immerhin ist die Öffentlichkeit sehr eingeschränkt, und die Prozedur wird nach Möglichkeit human gestaltet, die Verurteilten werden erschossen. Kurz bevor ich nach Peking kam, erlitt der Redakteur einer angesehenen chinesischen Zeitung diese Art Todesstrafe, der sich bis dahin des besten Rufes erfreut hatte. Sein ganzes Verbrechen war gewesen, daß er in einem Artikel die Frage aufgeworfen hatte, warum das Militär besser bezahlt werde als die Beamten. Die Verurteilung und ihre Ausführung waren so beschleunigt worden, daß alle Versuche, ihn zu retten, von vornherein aussichtslos waren. Ich nahm

bei einer meiner späteren Audienzen Gelegenheit, diese grausame Verurteilung zu erwähnen, und man gab mir an der zuständigen Stelle die Versicherung, daß man die Angelegenheit bedauere. Im ganzen darf man wohl die Zuversicht hegen, daß die chinesische Justiz auch inhaltlich, nicht nur in den Formen, eine Neugestaltung erfahren wird.

Und Peking? Wird die Zukunft die Entwicklung wieder in gesundere Bahnen lenken, oder soll die steinerne Seele Chinas ihre besten Eigenarten weiter einer falsch verstandenen Europäisierung zum Opfer bringen? Es ist natürlich unmöglich, hierauf eine bestimmte Antwort zu geben. Aber als Europäer und als Freund Chinas kann ich nur den dringendsten Wunsch äußern, das Chinesentum möge sich auch in seinem Städtewesen wohl fortschreitend entwickeln, doch als Schüler der europäischen Zivilisation, nicht als Nachäffer einer ihm fremden Kultur.

Die Männer der neuen Regierung.

Das neue Peking habe ich geschildert, so wie es sich mir während meines kurzen Aufenthaltes darstellte. Es wäre aber eine Schale ohne Kern, wollte ich nicht auch der neuen Männer Chinas gedenken, die die Republik mitgeschaffen haben und nun an erster Stelle für ihren Ausbau tätig sind. Es war mir, dank der Liebenswürdigkeit und dem großen persönlichen Einfluß des Vertreters des ‚Ostasiatischen Lloyd' in Peking, Herrn Dr. Krieger, vergönnt, zu ihnen in persönliche Beziehungen zu treten, mit ihnen über die wichtigsten Fragen zu plaudern und so den Geist und den Willen des modernen Chinas unmittelbar kennen zu lernen. Ich will versuchen, im Folgenden gerade diesen Eindruck durch die Wiedergabe der Gespräche festzuhalten, und glaube, daß sie zur Beurteilung der Lage wertvolleren Aufschluß geben als die Wiedergabe von Nachrichten, die meist erst über so und so viel Zwischenstufen zu uns gedrungen sind.

Als ich von Mukden mit einer Stunde Verspätung in Peking eingetroffen war, erfuhr ich, daß gerade an diesem Tage die feierliche Einführung des endgültig gewählten Präsidenten Yuanschikai in sein schweres und verantwortungsvolles Amt erfolgen sollte. Herr Dr. Krieger hatte die Freundlichkeit gehabt, auch für mich eine Einladung zu diesem geschichtlich so bedeutungsvollen, festlichen Akte zu erwirken, und überraschte mich mit der frohen Nach-

richt gleich auf dem Bahnhof. Als Tourist war ich gekommen, hatte mich, ehrlich gesagt, auf Ruhe gefreut und sollte nun in aller Geschwindigkeit mich umkleiden und mit ihm in die Verbotene Stadt zu dem festlichen Staatsakte eilen. Gern hätte ich erst ein wenig auf die Bahn geflucht, die mir eine kostbare Stunde geraubt hatte, aber nicht einmal soviel Zeit hatte ich. Im Hui ging's in die im chinesischen Teile gelegne Wohnung des Herrn Dr. Krieger — die Hotels waren alle überfüllt, und ich war über den Ausweg wirklich nicht böse —, hinein in den vorgeschriebenen Anzug und dann in die Verbotene Stadt, deren jahrhundertealter Nimbus nun von einer neuen Zeit abgetan worden ist.

Die Absperrung und Bewachung war sehr scharf, und nicht nur wir Ausländer, sondern auch die Chinesen mußten sich am Eingange einer strengen Kontrolle unterziehen lassen. Der Zufall wollte es, daß neben mir der Präsident des neugewählten Parlaments stand, das ja inzwischen nach der Auflösung der Kuomintangpartei ein frühes Ende gefunden hat. Der Herr war wie alle seine Kollegen in europäischer Tracht erschienen, und mit dem Prosaischen, Nüchternen der letzteren verband sich vielfach etwas Komisches, das trotz des strengen Zeremoniells zur Geltung kam.

Ein Wunder ist's ja nicht, daß in China die Revolution der Garderobe, bei der es sich nicht um Rechte und Erkenntnisse, sondern um Haltung und Eleganz handelt, oft verzweifelte Formen annimmt. Gehrock und hoher Hut waren vorgeschrieben und, wenn man gerecht sein will, so muß man auch anerkennen, daß es wirklich nicht leicht gewesen sein mag, plötzlich so viel Gehröcke und hohe Hüte aufzutreiben, wie gebraucht wurden. Man nahm infolgedessen, was man bekommen konnte. Und der Erfolg hatte eine merkwürdige Ähnlichkeit mit einer retro-

spektiven Männertrachtausstellung. Wir Männer pflegen ja immer mit sanfter Bescheidenheit zu betonen, daß ‚unsere' Kleidung die Mode kaum kennt. Ich muß gestehen, meine Zuversicht in dieser Hinsicht ist seit der Feier im Hauptpalaste zu Peking ein für alle mal dahin. Was sich im Laufe der Zeit alles Gehrock und Zylinder genannt hat, hätte ich nie für möglich gehalten. Besonders die Röcke hatten im wahrsten Sinne des Wortes so dehnbare Formen angenommen, daß zwischen dem längsten und dem kürzesten wohl gut ein Unterschied von einem Meter war. Ich sah auch Röcke aus Seide und habe manche allen Ernstes in Verdacht, daß betriebsame Hände sie aus einer Vergangenheit als Kaftan mit ein paar Schnitten zum glanzvollen Leben als Gehrock verkürzt haben. Und die Hüte? Wäre einer mit einer Ballonmütze gekommen und hätte behauptet, das sei ein Zylinder, bei Gott, ich hätte es im Augenblick geglaubt. Auch mit den Stiefeln hatte es verschiedentlich seine eigene Bewandnis, wenngleich man sich im allgemeinen in China an die europäischen bezw. amerikanischen Muster gewöhnt hat, so daß man sogar die allerneuesten Formen bewundern konnte. Doch will ich nicht verschweigen, daß diese durch das Ungewohnte ja verständliche Komik das Würdevolle und Feierliche des ganzen Vorgangs im Grunde nicht beeinträchtigte.

Die scharfe Kontrolle wiederholte sich am Eingang des Saales zum Hauptpalaste, und die Vorsichtsmaßregeln waren, wie ich schon im vorhergegangenen Kapitel ausgeführt habe, keineswegs unbegründet. Schon hier war ich der Gegenstand auffälliger allgemeiner Aufmerksamkeit und wunderte mich nicht wenig darüber. Noch tagelang verfolgte sie mich dann bei allen Empfängen und Gesellschaften. Schuld war, wie ich bald erfuhr, daß das Gerücht aufgekommen war, ich hätte es so eifrig gehabt, den Festlichkeiten

beizuwohnen, daß ich die Fahrt von Mukden aus in einem Extrazuge zurückgelegt hätte. Diese Mär ging auch in die meisten chinesischen und englischen Zeitungen über, und alle meine Bemühungen, ihr ein Ende zu machen, fruchteten nichts.

Während im Saale der festliche Akt vor sich ging, der ja aus den damals verbreiteten Schilderungen wohl allgemeiner bekannt ist, und bei dem Yuanschikai in der Hauptsache sein Programm feierlich bekräftigte, herrschte in den Straßen Pekings ein reges Treiben, das die Teilnahme der Bevölkerung an dem bedeutungsvollen Ereignisse charakteristisch kennzeichnete. Sehr festlich wirkte nach der etwas ermüdenden langen Botschaft des Präsidenten der zweite Teil, in dem die Festteilnehmer ihre Glückwünsche zum Ausdrucke brachten. Den Anfang machte das diplomatische Korps, als dessen Doyen der spanische Gesandte Don Luis Pastor das Wort führte. Nach einigen Dankesworten des Präsidenten folgte vielleicht der interessanteste Teil des ganzen Programms, in dem der Hof durch Prinz Pu-Lun (gekleidet in Generalsuniform) als Vertreter des Kaiserhauses dem Präsidenten der Republik die Glückwünsche des Hofes überbrachte und damit sozusagen die neue Regierung und ihren Präsidenten in aller Form anerkannte. Zunächst verlas der Prinz das folgende Schreiben, das ich durch die Güte des Prinzen von ihm selbst am nächsten Tagen erhielt:

„Da heute der erste Präsident der Republik China in aller Form in sein Amt eingeführt wird, bin ich, Prinz Pu-Lun, besonders vom Ta-Ching-Kaiser als sein Vertreter bestellt, um sein Glückwunschschreiben Eurer Exzellenz zu überreichen, so daß ich das Glück habe, diesem eigenartigen Ereignis beizuwohnen. Seit der Errichtung der Republik sind jetzt zwei Jahre vergangen. Unter der fähigen Verwaltung Euerer Exzellenz wird China sicherlich blühen. Denn außerordentliche Dinge müssen von außerordentlichen Männern mit außerordentlichen Fähigkeiten verrichtet werden. Schließlich wird aus Eurer Exzellenz Regie-

rung sowohl das Land wie das Volk der fünf Rassen Nutzen ziehen. Ich, Pu-Lun, benutze diese Gelegenheit, Eurer Exzellenz volle Gesundheit und Frieden im ganzen Land zu wünschen."

Die Antwort des Präsidenten auf das Schreiben des Kaisers lautete:

„Der Präsident dankt dem Ta-Ching-Kaiser, daß er den Prinzen Pu-Lun beauftragt hat, sein Glückwunschschreiben zu überreichen. Der Präsident hofft, daß die Republik fortan blühen wird, daß das Volk wohlhabend werden wird, und daß die Nation von den anderen Mächten geachtet werden wird, so daß der Kaiser daran seine Freude haben wird."

Dann verlas der Prinz das folgende Schreiben seines kaiserlichen Vetters:

„Ich, der Ta-Ching-Kaiser, habe die Ehre, dieses Glückwunschschreiben dem ersten Präsidenten der Republik China darzubringen. Nachdem die Republik entstanden war, war unsere Hsieh-Ching-Chin-Huang-Hou (das ist die verstorbene Kaiserin-Witwe Lung-Yü) darauf bedacht, die Lage des armen Volkes zu bessern. Ihre Majestät befahl deshalb, die Feindseligkeiten zwischen dem Norden und dem Süden einzustellen. Sie erließ demgemäß ein Edikt, durch das sie die Verwaltung des Landes einer republikanischen Regierung überantwortete, an deren Spitze ein so geeigneter Mann, wie Sie es sind, stehen sollte, um die erste Republik in Ostasien aufzurichten. Mit Freude vernimmt heute der Ta-Ching-Kaiser, daß Sie in Gemäßheit der Wahlvorschriften von einem Ausschuß zum endgültigen ersten Präsidenten der Republik gewählt worden sind. Das beweist, daß das Volk der fünf Rassen Ihnen volles Vertrauen schenkt und davon überzeugt ist, daß Sie in diesem kritischen Augenblick der einzige geeignete Mann sind. Auch alle Vertragsmächte sehen mit Vergnügen, daß China unter Ihrer trefflichen Verwaltung blühen wird und allmählich westländische Reformen in die Republik eingeführt werden werden. Ich hoffe bestimmt, daß die Republik China fortan als ein konstitutioneller Staat im eigensten Sinn des Wortes regiert werden wird, so daß China den anderen Mächten der Welt gleichgestellt werden und die Grundlage der Republik zum Wohl der fünf Rassen fest gefügt wird. Um den Tag Ihrer feierlichen Amtseinführung zu begehen, ordne ich den Prinzen Pu-Lun ausdrücklich ab, Ihnen meinen Glückwunsch zu übermitteln.

„Gegeben am 11ten Tag des neunten Monats des Jahres Kuei-Chin des Kaisers Huan-Tsung."

Den Schluß der Veranstaltungen bildete eine Parade über etwa achtzehntausend Mann Truppen aller Waffengattungen der Pekinger Garnison, die der Präsident oben von den ‚Zinnen' des Tien-an-men abnahm, sichtlich erfreut über die wirklich ausgezeichnete Haltung und den guten Drill der Truppen, die von General Tuan-Tze-kuei kommandiert wurden. In der Mehrheit bestanden sie aus Gardetruppen und Yi-Chun. Die Parade verlief ausgezeichnet, und berufene fremde Sachverständige kargten mit ihrem Lob den chinesischen Offizieren gegenüber nicht. Glücklicherweise hatte der bei Beginn der Eidesleistung noch reichlich herabfallende Regen schon bald nach zehn Uhr aufgehört, und das Wetter hielt sich dann bis zur Beendigung der Feierlichkeit, die bald nach ein Uhr nachmittags ihren Abschluß fand.

Abends war Empfang beim Ministerpräsidenten. Wieder war das Bild, trotz mancher komischen Einzelheiten, reich und würdevoll. Besonders erwähnen möchte ich den Takt, mit dem jeder Gast mit Rücksicht auf den andern unter den Speisen und Getränken auf den Büfetts wählte. Das häßliche Bild des Gedränges, das nun einmal nicht anders ausgelegt werden kann als Gier, machte sich nirgends geltend. Eine besondere Note bekam das Fest noch dadurch, daß die Damen des Hauses entgegen dem alten chinesischen Brauche die Honneurs machten. Bei Alice Roosevelts Besuche waren seinerzeit allerdings auch chinesische Frauen zu den Festlichkeiten hinzugezogen worden, doch hatte es sich damals um eine Ausnahme gehandelt, während man jetzt wohl von dem Beginne einer neuen Ära auch für die Frauenwelt Chinas reden kann.

Bei Yuanschikai.

Ich hatte auf dem Fest Gelegenheit, zahlreiche Männer von hohem und höchstem Range persönlich kennen zu lernen. Dem Präsidenten selbst war ich während der Parade vorgestellt worden. Der „starke Mann Chinas" ist er immer wieder genannt worden, und sicherlich ist er der unbestrittene Sieger in einem Kampfe geblieben, in dem es sich nicht nur darum handelte, das Alte zu beseitigen, sondern mehr noch darum, das Neue von vornherein lebensfähig zu gestalten. Namentlich das letztere ist sein persönliches Hauptverdienst. Der Präsident steht jetzt im fünfundfünfzigsten Lebensjahre. Er ist in den letzten Jahren stark gealtert, aber man sieht es seiner Haltung, dem Blick seiner Augen an, daß seine Schaffenskraft ungebrochen ist. Mein Gesuch um eine Audienz bewilligte er in der liebenswürdigsten Weise, und es war ein bedeutungsvoller Augenblick für mich, als ich zu dem Manne fuhr, auf dessen Schultern für die nächste Zeit die Zukunft ganz Chinas ruht.

Der Empfang fand im südwestlichen Teile der Verbotenen Stadt, im sogenannten San-hai Palast am Ufer südlich der drei Lotusteiche statt. Der Eingang wurde durch das neuerbaute Shün-hua-men genommen, und eine hübsch ausgestattete Gondel führte mich an der bekannten Ozeaninsel, wo Kaiser Kwanghsue lange Jahre sein Leben als Verbannter zubringen mußte, vorbei, dem Palast zu. Schon am Tore hatte mich der Generaladjutant des Präsidenten, Generalmajor Wehsing-wu empfangen und mich nach der Ankunft am Eingangstor zum eigentlichen Palast in den äußeren Empfangsraum geleitet. Nach kurzem Aufenthalte wurden wir durch eine Leibwache über einen weiteren Hof geleitet, auf dem ebenfalls eine solche aufgestellt war, und ich wurde nunmehr durch ein Vorzimmer, in

dem sich eine große Anzahl von Beamten befand, in das Privatzimmer des Präsidenten geführt. Dem Empfange wohnten außer dem Generaladjutanten der chinesische Kapitän, Admiral Tsao und Herr Dr. Krieger bei. Der Präsident empfing mich in liebenswürdiger Weise und versicherte, daß er sich freue, mich hier nochmals begrüßen zu können. Wir kamen dann sofort in ein überaus lebhaftes Gespräch, das damit begann, daß ich mich nach dem Befinden seines in Berlin zur Kur weilenden Sohnes erkundigte und den Wunsch aussprach, es möge der Kunst der deutschen Ärzte gelingen, seinen Sohn recht bald wieder gesund zu machen. Er gab darauf seiner Freude darüber Ausdruck, daß sich der junge Herr in Deutschland wohl in bewährten Händen befinde.

Im weiteren Verlaufe hob Yuanschikai die andauernde Festigung der Beziehungen zwischen Deutschland und China hervor. Schon als Gouverneur der Schantungprovinz habe er gerade den freundschaftlichen Verkehr mit den Deutschen gepflegt und den Wert derselben für China erkannt. Er erwarte bestimmt zunehmende politische und wirtschaftliche Beziehungen zwischen beiden Ländern. Die chinesischen und die deutschen Kaufleute hätten ja durch die Verhältnisse infolge der Revolution schwer gelitten; er erhoffe aber nunmehr ein Wiederaufblühen des Handels. Auch die deutsche Industrie werde hoffentlich nicht zurückbleiben. Die chinesische Regierung beabsichtige die Aufhebung des Likinzolls, wogegen allerdings eine Erhöhung der Importzölle nahe bevorstehe. Der Minister des Auswärtigen sei beauftragt, mit den Mächten Verhandlungen hierüber einzuleiten. Die endgültige gesetzmäßige Durchführung der Verfassung sei kaum vor Monat April zu erwarten. Sobald sie erfolgt sei, werde das Aufblühen der Industrie sicher noch beschleunigt wer-

den. Die Regierung bereite die allmähliche Einteilung ganz Chinas in mehrere große Militärbezirke vor, wodurch auch eine Stärkung der Zentralverwaltung erreicht werde. China müsse vor allem jetzt darauf bedacht sein, seine reichen Bodenschätze zu heben und den Ausbau des Eisenbahnnetzes mit Hilfe fremden Geldes in die Hand zu nehmen. Er rechne dabei auch auf die wirksame Hilfe Deutschlands. Für die Kostendeckung der inneren Verwaltung sei zunächst keine Anleihe nötig, wohl aber für die Industrie und für sonstige Zwecke. Die Unterhaltung wurde mit Hilfe des Generaladjutanten Wehsing-wu und des die chinesische Sprache beherrschenden Dr. Krieger geführt. Ich war in besonderem Maße erfreut über das große Entgegenkommen und die uneingeschränkte Wertschätzung, die der Präsident gerade dem Deutschtum gegenüber an den Tag legte.

Beim Ministerpräsidenten Hsiunghsiling.

Bei Gelegenheit eines Empfangs im Auswärtigen Amte wurde ich dem Ministerpräsidenten Hsiunghsiling vorgestellt. Ich bat ihn, mir eine Unterredung über einige politische Fragen zu gewähren, und er versprach mir sofort, mich zu benachrichtigen, wann ich zu ihm kommen dürfte. Schon am nächsten Tage erhielt ich eine Karte mit der Bitte, noch am gleichen Tage bei ihm vorzusprechen.

Das Kabinett ist am westlichen Teile der Verbotenen Stadt in den Gebäudekomplex untergebracht, in dem vor der Abdankung der Mandschuhs der Prinzregent zu wohnen pflegte und wohin er sich völlig zurückzog, als es ihm in seinem im Norden der Tatarenstadt gelegnen Palaste nicht mehr ganz sicher erschien. Die Gebäude stoßen fast unmit-

telbar an die Wohnung des Präsidenten der Republik an, sind aber von ihr durch eine übermannshohe Mauer getrennt. Nur eine kleine Tür führt von Norden in die Wohnung des Präsidenten; sie wird verschlossen gehalten und ist militärisch besetzt. Sie wird nur geöffnet, wenn der Präsident der Republik dem Ministerpräsidenten befiehlt, einzelne Kabinettsmitglieder vorzustellen.

Hsiunghsiling empfing mich in diesem Gebäude. Bevor ich ihn selbst zu sehen bekam, gab es den üblichen Tee. Nach kurzer Zeit erschien dann der Sekretär des Ministerpräsidenten, den ich mit den Fragen bekannt machte, um deren Beantwortung ich den Ministerpräsidenten bitten wollte. Bevor wir noch eine weitere Unterhaltung eingehen konnten, erschien der Ministerpräsident selbst. Nach freundlicher Bewillkommnung fragte er mich gleich nach meinen Wünschen und hob hervor, daß er es seit Jahren für richtig gehalten habe, sich mit der Presse ins Einverständnis zu setzen, damit diese stets genau unterrichtet sei. Der Ministerpräsident sieht infolge der außerordentlichen Anstrengungen der letzten Zeit etwas abgespannt aus; seine Augen blicken aber unter der hohen Stirne recht klar und lebhaft. Sein Sekretär, der fließend englisch spricht, macht den Eindruck eines klugen, gebildeten Mannes, nur die chinesische Tracht, die sowohl er wie der Ministerpräsident während der Unterredung trugen, ließen den Chinesen erkennen. Das Empfangszimmer war im Äußeren vollkommen chinesisch, die Decke und die Wände durch reiche Sandelholzschnitzereien geziert. Dagegen waren die Möbel im Biedermeierstil gehalten und sicherlich erst vor ganz kurzer Zeit angeschafft worden.

Ich berührte zunächst die wichtigste Frage, die gegenwärtig das innere Leben Chinas bewegt, ob nämlich die Verfassung noch bis zu Ende des Jahres durchberaten

und Gesetz werden wird. Der Ministerpräsident überlegte einige Augenblicke und erwiderte sodann: Alles hängt davon ab, ob das Parlament zum chinesischen Neujahr oder schon vorher in die Ferien gehen wird. In letzterem Falle dürfte es kaum möglich sein, die Verfassung bis zum Jahresschluß gesetzreif zu machen. Sehr viele Parlamentsmitglieder wohnen so weit von Peking entfernt, daß sie teilweise wochenlang vor dem chinesischen Neujahr aufbrechen müssen, um am Neujahrstage in ihrer Heimat zu sein. Soweit ich die Sache augenblicklich übersehe, wird es kaum möglich sein, vor April nächsten Jahres mit der Verfassung zu Ende zu kommen.

Hieran knüpfte ich die Frage, ob das derzeitige Kabinett, nachdem die Verfassung Gesetz geworden sei, im Amte bleiben würde. Der Minister erwiderte, das Kabinett befände sich mit seiner politischen Anschauung in vollständiger Harmonie mit der des Präsidenten. Nachdem die Verfassung angenommen sei, würde aber immerhin noch die Zustimmung des Parlamentes zu seinem Verbleiben im Amte erforderlich sein. Es hinge ganz davon ab, ob das Kabinett den Beifall und die Zustimmung des Parlaments finden werde.

Da der Ministerpräsident im vorigen Kabinett das Ressort des Finanzministeriums innegehabt hat, stellte ich weiter an ihn die Frage, wie er sich die Regelung der Finanzverhältnisse Chinas dächte, insbesondere ob er glaubte, daß in absehbarer Zeit die Provinzial-Regierungen wieder, wie zuzeiten der Mandschu-Dynastie, ihre regelmäßigen jährlichen Beiträge zu den Kosten der Verwaltung der Zentralregierung übersenden würden. Hierauf antwortete der Präsident: Sie haben wohl gehört, daß die Beiträge auch während der letzten Unruhen in China von den Nordprovinzen ziemlich regelmäßig eingegangen sind. Im

Süden des Landes ist es schlechterdings unmöglich gewesen, weil gerade die südlichen Provinzen durch die Wirren der ersten und zweiten Revolution schwer heimgesucht worden sind. Wird aber erst wieder Ruhe im Lande sein, und werden an der Spitze der reichen Südprovinzen loyale Gouverneure stehen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Südprovinzen die Zentralregierung mit ihren jährlichen Zuschüssen nicht im Stiche lassen werden. Auf meine Zweifel, ob diese Einkünfte genügen dürften, die Kosten der Zentralregierung zu decken, meinte der Präsident, daß aller Voraussicht nach noch andere Hilfsquellen geschaffen werden müßten. Man arbeite in China schon lange an der Erhöhung des Einfuhrzolles und Abschaffung des Likins. Es sei bereits eine Kommission eingesetzt worden, um diese Angelegenheit so vorzubereiten, daß sie den beteiligten fremden Mächten vorgelegt werden könnte. Durch Erhöhung der Importtarife und durch eine eventuell aufzunehmende innere Anleihe könnten dann die Bedürfnisse der Zentralregierung leicht gedeckt werden. Bis es so weit kommt, wird vielleicht, mit Zustimmung des Parlaments, nochmals zu einer ausländischen Anleihe als Zuflucht gegriffen werden müssen.

Hierauf kamen wir auf die äußere Politik Chinas zu sprechen, zunächst auf die Beziehungen zu Deutschland. Der Ministerpräsident hob hervor, daß er vor mehreren Jahren selbst in Deutschland gewesen sei und aus eigner Erfahrung Land und Leute kennen gelernt habe. Er habe, nachdem er auch andere Länder bereist hätte, die Beobachtung gemacht, daß den deutschen Erzeugnissen im Vergleich zu denen anderer Länder der Vorrang gebühre, hauptsächlich was Maschinen und Maschineneinrichtungen angehe. Dieses Übergewicht gebe Deutschland die Möglichkeit, seinen Export-Handel nach China stetig zu heben. Es liege in

Chinas Interesse, auch im übrigen seine Beziehungen zu Deutschland immer enger zu gestalten, zum Nutzen beider Länder. Mit Japan stände China auf freundschaftlichem Fuße, nachdem die letzten Meinungsverschiedenheiten, die noch aus der Revolution herrührten, zur beiderseitigen Zufriedenheit erledigt worden seien. China sei vorläufig zu schwach, um sich in kriegerische Verwickelungen einzulassen. Japan aber sei China so nahe benachbart, daß es für beide Länder das vorteilhafteste sei, miteinander in Frieden zu leben. Die noch immer schwebenden Verhandlungen mit Rußland über die mongolische Frage dürften sehr bald zu einem beide Nationen zufriedenstellenden Ergebnisse kommen. (Ist inzwischen geschehen. D. Verf.) Sei dies geschehen, so dürfte, nachdem den unruhigen Mongolenhorden Rußlands Unterstützung durch Waffen und Munition fehle, die Unterdrückung der mongolischen Unruhen nicht zu lange auf sich warten lassen.

Weiter interessierte mich noch die Frage, wer auf den Posten des Gouverneurs von Schantung kommen würde. Es hieß ja, daß er mit dem Haudegen Changshün, der letzthin zur Unterdrückung der zweiten Revolution mit seinen tapferen, aber etwas verwilderten Truppen beigetragen habe, besetzt werden solle. Der Präsident äußerte dazu, daß eine endgültige Bestimmung darüber, wer Gouverneur in Tsinanfu werden sollte, noch nicht getroffen sei. Er persönlich glaube, daß Changshün nicht dorthin kommen werde, ebensowenig General Fengkuochang. (Auch diese Frage hat inzwischen ihre Erledigung gefunden. D. Verf.)

Schließlich stellte der Ministerpräsident einige Deutschland berührende politische Fragen, auf die ich, soweit ich es im Augenblick tun konnte, Antwort gab.

Nach einer mehr als einstündigen Unterredung verabschiedete ich mich dann, und der Minister bemerkte noch

ausdrücklich, daß ich, wenn ich nach Berlin zurückgekehrt sei und irgendwelche Wünsche hätte, sie ihm ohne weiteres mitteilen sollte; er wäre gern bereit, mir auch schriftlich Bescheid zu geben. Am Nachmittag erwartete mich noch eine besondere Überraschung; der Minister ließ mir seine Photographie mit einer liebenswürdigen Widmung überreichen.

Beim Minister des Auswärtigen Sun-Pao-chi.

Auf die Einladung des Ministers des Auswärtigen Sun-Pao-chi begab ich mich in seine Privatwohnung, die sich im neuen Empfangsgebäude des Waichiaopu in der östlichen Tatarenstadt befindet. Der Minister empfing mich in seinem Arbeitszimmer, und das Gespräch, dem sein Neffe beiwohnte, wurde in deutscher, französischer und chinesischer Sprache geführt. Es kam sehr bald auf die gegenwärtigen politischen Verhältnisse, und der Minister bewies dabei das lebhafteste Interesse, sich mit der Stimmung in Deutschland über China bekannt zu machen. Er blickte mit der größten Hoffnung in die Zukunft und sprach seine besondere Befriedigung dahin aus, daß gegenwärtig einzelne zwischen Deutschland und China schwebende Fragen bereits eine Regelung erfahren haben, die erkennen lassen, daß man sich gegenseitig mit vollstem Vertrauen begegne. Dadurch werde es auch ermöglicht werden, die übrigen noch ungelösten Fragen zu beiderseitiger Zufriedenheit zu erledigen. Wörtlich bemerkte er: „Ich hege die allergrößten Sympathien für Deutschland, die noch aus der Zeit stammen, wo ich Gesandter in Berlin gewesen bin. Mein Schwager, Dr. W. W. Yenhuiching, der gegenwärtig das chinesische Reich in Berlin vertritt, arbeitet in demselben Sinne

wie ich, um die deutsch-chinesischen Beziehungen immer enger zu knüpfen.

Der Neffe, der seinerzeit mit seinem Onkel gemeinsam in Berlin war, hat dort eifrig deutsch studiert und konnte sich wiederholt in deutscher Sprache an der Unterhaltung beteiligen. Ich drückte dem Minister noch meinen ganz besondern Dank dafür aus, daß er es möglich gemacht hatte, daß ich in der kurzen Zeit meiner Anwesenheit in Peking der Eröffnungsfeierlichkeit, der Präsidenten-Erklärung sowie den übrigen hohen Festlichkeiten in der Verbotenen Stadt hatte beiwohnen können. Zum Schluß versprach er mir, mir sein Bild zu übersenden, und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß er mich in den nächsten Tagen noch mehrmals sehen werde.

Beim Kriegsminister.

Bei dem lebhaften Interesse, das zurzeit wohl in allen Ländern gerade der chinesischen Armee entgegengebracht wird, bat ich auch den chinesischen Kriegsminister Tuan-Chi-jui um eine Unterredung, die er mir ebenfalls sofort gewährte. Er lud mich in das Kriegsministerium ein und empfing mich dort im Beisein seines Adjutanten, des Generals Wei-hsing-wu.

Auf meine erste Frage wie er sich zu der allgemeinen Dienstpflicht in China stelle, antwortete er mir, daß er sie sich wohl wünsche. Die Zeit sei aber noch lange nicht herangekommen, sie durchzuführen. Die Republik sei noch zu jung, um schon in nächster Zeit eine so einschneidende Maßregel in Aussicht zu nehmen. Zunächst habe China mit der Ausbildung des jetzt bestehenden Söldnerheeres so viel zu tun, daß an irgend welche besondere Neuerung nicht gedacht werden könne. In der gegenwär-

tigen Armee seien ziemlich viele Truppen sehr verwahrlost, deren Abstoßung man zunächst ins Auge fassen müsse. Dies koste aber viel Geld, und daran mangele es. Aus demselben Grunde sei auch eine andere Einteilung der Armee unausführbar. Zunächst müsse daran gedacht werden, eine einheitliche und bessere Bewaffnung einzuführen. Vor allen Dingen fehle es auch an gutem Pferdematerial und nicht zum wenigsten an tüchtigen höheren Offizieren, die später als Armeeführer dienen könnten. Durch die Republik und die Revolution sei zwar eine große Anzahl von Stellen höherer Offiziere geschaffen worden, diese hätten aber nicht die nötige Ausbildung von unten herauf und könnten deshalb auch nicht so verwendet werden, wie es wohl zu wünschen wäre. Damit müsse in der nächsten Zeit gerechnet werden.

Über die Stärke der Armee läßt sich, wie der Minister weiter ausführte, in dem gegenwärtigen Augenblick keine genaue Angabe machen, weil sich die Stärke der einzelnen Divisionen ganz verschiedenartig zusammensetzt. Natürlich würde auch daran gedacht, hierin Wandel zu schaffen, sobald dies die Zeit gestattet und sich auch das Parlament geäußert hat. Man beabsichtigte, etwa 50 Divisionen aufzustellen. Die Stärke einer Division stimme nicht mit einer solchen in Deutschland überein, da man ja nur ein Söldnerheer vor sich habe und die Mannschaftsstärke niemals vollzählig sein kann. Wünschenswert wäre es, wenn man es durchführen könne, China in mehrere große Militärbezirke einzuteilen, die direkt dem Kriegsministerium unterstellt sein müßten. Dadurch würden dann allmählich die Militärgouverneure abgeschafft, und die Macht über das Militär würde den Gouverneuren genommen werden. Man hätte dann die Möglichkeit, die Truppen so zu dislo-

zieren, daß man sie gegebenenfalls sofort an jene Punkte schicken könne, wo sie gerade gebraucht werden. Auf diese Weise würde den Provinzialgouverneuren (den Tutus) die jetzt allzureichliche Gewalt genommen und die Möglichkeit von Aufständen vermindert werden. Derartige Einrichtungen können aber erst zur Ausführung gelangen, wenn die nötigen Mittel zur Verfügung stehen.

Ich wies darauf hin, daß es zunächst empfehlenswert wäre, einen Militärbezirk als Muster einzurichten, damit man nach den dort gemachten Erfahrungen die späteren Maßnahmen treffen und auch ausgebildete Offiziere in die anderen Provinzen versetzen könnte. Auch die Frage der Heranziehung fremder Instrukteure wurde gestreift, und dabei erlaubte ich mir den Vorschlag, ob er nicht versuchen wolle, Instrukteure aus den verschiedensten Ländern zu erbitten, damit diese je ein Regiment oder eine Brigade probeweise ausbildeten, und dann das Beste vom Besten genommen werde. Auf diese Weise würde auch den internationalen Schwierigkeiten begegnet werden, und es würde dadurch wohl das erreicht werden, was im Sinne der Ausbildung der Armee nötig sei. Sehr dankbar war der Minister für meine weitere Anregung, jüngere Offiziere in fremden Armeen ausbilden zu lassen, und versprach sich in dieser Hinsicht besonders viel gerade von der deutschen Armee. In seiner Absicht liege es ferner, aus den verschiedensten Ländern Lehrbücher über die Taktik ins Chinesische übersetzen zu lassen und diese untereinander zu vergleichen, damit auch hier das Beste zur Verwendung komme. Zum Schluß wiederholte er noch einmal, daß die deutsche Armee und ihre Ausbildung auch heute noch in jeder Hinsicht mustergültig sei, und daß er mit dem lebhaftesten Interesse die deutschen Manöver und die deutschen Arbeiten auf militärischem Ge-

biet verfolge. Er ließ sich von mir noch über die Armeeeinteilung Deutschlands in kurzen Umrissen unterrichten und bat mich schließlich, falls es meine Zeit erlaube, nochmals bei ihm vorzusprechen.

Bei Yintschang.

Während der Festlichkeiten der Einsetzung Yuanschikai's zum Präsidenten traf ich wiederholt mit dem in allen deutschen Kreisen sehr bekannten früheren chinesischen Gesandten in Berlin, Generalleutnant Yintschang, zusammen, mit dem ich gemeinsame Erinnerungen aus Berlin austauschte. Er lud mich auch in sein Haus ein, um sich mit mir über die Lage der chinesischen Armee auszusprechen und zugleich etwas über das Kaiserliche Haus und die deutsche Armee zu erfahren. S. Exz., der gegenwärtig die Stelle des Chefs des Militärkabinetts einnimmt, hat sich gegen früher sehr wenig verändert und zeigt noch dieselbe Lebhaftigkeit und gute Laune, die ihm so viel Freunde in Deutschland erworben hat. Er sprach ein unverfälschtes, viel mit Berliner Jargon vermischtes Deutsch und liebt es offenbar sich auf deutsch zu unterhalten. In seinem Zimmer hängt ein ihm von Sr. Majestät dem Kaiser Wilhelm selbst überreichtes Bildnis des Kaisers mit eigenhändiger Unterschrift, und er betonte mit ganz besonderem Stolz, welches Vergnügen ihm dieses Bild mache. Über die chinesische Armee äußerte er sich natürlich mit einer gewissen Zurückhaltung. Sie sei zurzeit noch sehr im Rückstande, die Soldaten seien zwar willig und genügsam, auch gelehrig, aber es fehle vor allen Dingen an dem nötigen Material von Ober- und Unteroffizieren. Er erwarte besonders auch durch die Verteilung der guten Ober- und Unteroffiziere, daß die Armee in geraumer Zeit ein wesent-

lich anderes Aussehen haben werde als bisher. Sein Ideal sei, die Truppen so zu sehen, wie er sie bei den verschiedenen Manövern und Paraden in Deutschland gesehen habe, aber mit lächelnder Miene sagte er: „Es wird wohl noch eine lange Reihe von Jahren nötig sein, um auch nur ein ähnliches Resultat zu erreichen." Zum Schluß bat er mich, seinen vielen Freunden, die er ja in Berlin und ganz Deutschland zurückgelassen habe, die allerherzlichsten Grüße zu übermitteln.

Beim Unterrichtsminister.

„Nur nach dem Möglichen geht mein Verlangen," so erklärte bei einer interessanten Unterredung der chinesische Unterrichtsminister Wang-ta-hsie. Er ist aus der Provinz Chekiang gebürtig, der Gelehrten-Provinz des chinesischen Reiches. Erziehung und Unterricht sind aber doch nicht so recht das Fach Wang-ta-hsies. Er hat sich vielmehr nach bestandenem Provinzialhochschul-Examen und Bekleidung verschiedener Provinzialposten vorwiegend im Dienste des Auswärtigen Amtes und des Verkehrsministeriums umgetan, war zeitweise sogar hintereinander Vizepräsident beider Ministerien. Auch im Ausland ist er gewesen. In den Jahren 1905/6 und 1910/13 vertrat er China an dem Hofe von St. James und Tokio, ist zwischen diesen Perioden auch als Kommissar zum Studium der englischen Verfassung in London gewesen. Von fremden Sprachen spricht er ein wenig japanisch und englisch, unterhält sich aber am liebsten mit Ausländern, die ihn besuchen und Chinesisch verstehen, in seiner Muttersprache.

Zum Leidwesen meines Begleiters Dr. Krieger, dessen ich ja schon Erwähnung getan habe, war es der schwerer als jeder andere zu verstehende Chekiang-Dialekt, in dem der

Minister die Unterhaltung mit uns begann, so daß er doch ab und zu den dem Gespräche beiwohnenden Dolmetscher zu Hilfe nehmen mußte. Dieser Mangel in der Gleichartigkeit der Sprache veranlaßte uns, gleich beim Anfang der Unterredung den Minister zu fragen, ob noch immer keine Schritte getroffen worden seien, eine einheitliche Sprache in China zu schaffen, was doch ungemein zur Förderung des Verkehrs, des Handels und der Industrie im Lande und zur besseren Verständigung zwischen Nord und Süd beitragen würde. Selbstverständlich spricht jeder Beamter heute in China den sogenannten Mandarinen- d. h. Beamtensprache-Dialekt, aber leider wieder jeder in der Mundart gerade der Provinz, aus der er stammt. Und oft ist der Dialekt einer südlichen Provinz des chinesischen Reiches von der z. B. in den Provinzen Chiki und Schantung gesprochenen Mundart so verschieden, wie etwa das Englische oder Holländische vom Deutschen. Der Minister erwiderte, daß an den leitenden Stellen bereits Konferenzen darüber stattgefunden hätten, wie man wohl am besten diesem Sprach-Chaos im Reiche begegnen und Abhilfe schaffen könnte. Man sei auch darüber einig, daß als künftige Einheitssprache in China nur der Mandarinen-Dialekt verwandt werden könnte, der Mandarinen-Dialekt welcher Provinz aber, darüber gingen die Meinungen noch auseinander. Während die einen die Mundart der Mandarinen-Sprache der Provinz Chili als maßgebender ansähen, schlügen andere wieder vor, den Dialekt einer etwas südlicher, also mehr zentral gelegenen Provinz als Sprachmuster zu nehmen. Wäre man aber erst einig, so würde in dem gewählten Mandarinendialekt eine Einheitssprache in allen Schulen des Reiches gelehrt werden, und nur diejenigen Beamtenanwärter würden angestellt werden, die die Einheitssprache richtig und dialektfrei sprächen.

Hierauf kamen wir auf des Ministers Schulorganisationspläne, wobei er hervorhob, daß es gerade jetzt, wo die Ruhe im Lande erst unlängst wieder hergestellt worden sei, angebracht erscheine, mit der Durchführung von Reformplänen nur ganz allmählich vorzugehen, zumal da es am Notwendigsten, am Gelde, fehle. Der letztere Umstand habe auch in erster Reihe das Unterrichtsministerium zum Entschlusse geführt, die Pekinger Reichsuniversität mit der Tientsiner sogenannten ‚Peyang-Universität' unter einer Leitung zu vereinigen. Es solle das etwa nicht heißen, daß die Pekinger Hochschule ganz nach Tientsin oder die Tientsiner ganz nach Peking verlegt werde, sondern die einzelnen Fakultäten sollten nur unter einer Leitung (ob diese später in Tientsin oder in Peking ihren Sitz haben sollte, stehe noch nicht fest) an demjenigen von beiden Plätzen bleiben, der aus praktischen Gründen der geeignetere für sie wäre, um dann dieselbe Fakultät des anderen Platzes in sich aufzunehmen. So würde z. B. die juristische Fakultät unter keinen Umständen von Peking verlegt werden, da dort am Sitze der Regierung die höheren Justizbeamten gleichzeitig nebenamtlich, so weit es ihr Dienst erlaube, an der juristischen Fakultät unterrichten könnten. Dagegen sei für die technische Abteilung der vereinigten Universität wieder Tientsin als großer Hafen- und Industrieplatz der geeignetere Ort. Ob die chemische und die andern Abteilungen in Peking blieben, stehe noch dahin. Wäre man erst einige Jahre weiter und die Zahl der Studenten gewachsen, so beabsichtigte man, wie der Minister erläuterte, drei weitere große Universitäten in Nanking, Hankau und Canton zu errichten.

Fürs erste sei das Bestreben der Leitung des Erziehungswesens, die allgemeine Bildung im Lande zu erweitern. Es gäbe in China, schaltete der Minister ein, zwei

Stufen der Volksschule, die Unterstufe (vier Jahre) und die Oberstufe (drei Jahre). Jetzt habe man vier höhere Lehrerseminare im Reiche geschaffen zur Ausbildung von Lehrern, die an später weiter zu schaffenden Lehrerseminaren unterer Ordnung unterrichten könnten, deren Abiturienten dann schließlich das gewünschte Material für die untere Abteilung der Volksschule abgeben würden, während die später auf den höheren Lehrerseminaren ausgebildeten Lehrer als solche an der Oberstufe der Volksschule angestellt werden sollen. So fängt man endlich in China an, das Haus mit dem Grundstock zu bauen und nicht wie früher mit dem Aufsetzen des Daches auf einer ganz wackligen Basis. Später soll dann an die Reform des Mittel- und Hochschulwesens gegangen werden, den Kursus der Mittelschulen will man erweitern, von 4 auf 6—7 Jahre, und die bisherigen Provinzialhochschulen ganz abschaffen. Das Abgangs-Examen auf den mittleren Schulen, die dann etwa unseren Gymnasien oder Realschulen gleich kämen, soll besonders schwer sein, um die jetzt noch notwendige Eintrittsprüfung an den Hochschulen nicht mehr nötig zu haben. „Dem Deutschen," so fügte der Minister hinzu, „soll auf den mittleren Schulen eine viel größere Bedeutung als bisher beigemessen werden, wonach ich jetzt schon insofern strebe, als ich bei dem hier in Peking ins Leben zu rufenden Lehrmittel-Archiv den deutschen Lehrmitteln mit eine Hauptstelle einzuräumen gedenke. Ich bin diesbezüglich bereits mit einer großen deutschen Buchhändlerfirma in Beziehung getreten." Schließlich ging er auf das deutsche Schulsystem über und ließ sich ein kurzes Bild über unser deutsches Volks-, höheres und Hochschulwesen entwerfen, dem er anscheinend sehr interessiert zuhörte. Er bekundete das durch von Zeit zu Zeit eingewor-

jene fachwissenschaftliche Fragen auf das lebhafteste. Mit dem Wunsche, die Unterredung bei gelegener Zeit fortzusetzen, erhob sich der Minister, da er durch einen Sekretär zur Kabinettssitzung abberufen wurde.

Die kaiserlichen Prinzen.

Vom Prinzen Pu-Lun, dem Vormund des chinesischen Kaisers, der bei der Einsetzungs-Zeremonie des neuen Präsidenten die Glückwünsche des kaiserlichen Hauses überbrachte, hatte ich ebenfalls eine Einladung erhalten, der ich umso lieber folgeleistete, als mir dadurch Gelegenheit geboten war, das Privathaus des kaiserlichen Prinzen kennen zu lernen. Der Prinz, der sich noch in chinesischer Tracht befand, empfing mich im Bibliothekzimmer und brachte sofort das Gespräch, dem als Dolmetscher der mit dem Prinzen sehr bekannte Dr. Krieger beiwohnte, selbst auf meine Person, sowie auf meine Familie, wobei er sich ausführlich nach meinen Privatverhältnissen erkundigte. Er vermied es zunächst, über Politik zu sprechen, und erzählte mir, daß er nur einmal im Auslande gewesen sei und zwar seinerzeit in Amerika, in St. Louis, wo er im Auftrage der Kaiserin Tje-hsi der Eröffnung der Weltausstellung beigewohnt habe. Inzwischen hatte er seinen 10jährigen Sohn Püchung hereinkommen lassen, den er mir vorstellte mit dem Bemerken, er wünsche dringend, daß er sobald wie möglich fremde Sprachen erlerne. Der junge Prinz, der ein sehr hübscher Knabe ist und ein recht geweckes Wesen zur Schau trägt, ist Spiel- und Lernfreund des jungen Kaisers. Auf meine Fragen nach dem Befinden des letzteren sagte er mir in lebhaftem Tone, daß es ihm sehr gut ginge und er sich immer darauf freue, mit ihm zusammen zu sein. Er schilderte dann den jungen Kaiser als einen frischen,

lebhaften Knaben, der etwas kleiner als er selbst sei. Der junge Prinz wird täglich in den Palast des Kaisers gefahren und bleibt fast den ganzen Tag über mit diesem zusammen. Aus seiner Bemerkung konnte ich entnehmen, daß der junge Kaiser keine Kenntnis davon hat, daß er abgesetzt sei, und annimmt, Yuanschikai verwalte für ihn nur das Reich bis zu seiner Großjährigkeit. Schließlich versprach er mir, mich später einmal in Berlin zu besuchen, und ich wiederum gab ihm das Versprechen, daß ich ihm nach meiner Rückkehr unser Bild schicken würde und zu Weihnachten für den Kaiser eine Eisenbahn und für ihn selbst deutsche Soldaten. Über beides war er hocherfreut. (Die Kisten sind inzwischen bereits abgegangen). Der Prinz Pu-Lun ist Bannergeneral und ist der einzige der kaiserlichen Prinzen, der unter der neuen Republik in seiner dienstlichen Stellung als General verblieben ist. Während der Unterredung wurden Tee und Zigarren gereicht; schließlich brachten mich die beiden Prinzen bis zur Tür des Hauses.

* * *

Im Kabinett haben sich seitdem einige Änderungen vollzogen. Sie können aber der Bedeutung dieser Audienzen keinen Abbruch tun, da mit ihnen die Wirksamkeit der betreffenden Männer natürlich nicht einfach ausgelöscht ist, und die von ihnen festgelegten Richtlinien kaum eine Änderung erfahren haben.

Die Tientsin-Pukow Bahn.

„Und neues Leben blüht aus den Ruinen.“ — Das läßt sich in Wirklichkeit von den Gegenden sagen, durch die jetzt die Tientsin-Pukow Bahn eilt. Sie hat alte wirtschaftliche und kulturelle Werte zu neuem Leben erweckt, und Pukow, ein der alten Kaiserstadt Nanking gegenüberliegender Hafen, wird aller Voraussicht nach unter den Yangtsehäfen mehr und mehr eine Rolle spielen. Vom Yangtse bis zum Peiho fährt die Bahn durch vier Provinzen, die verschiedenen Wirtschaftsgebieten angehören, und gestattet so eine Vermittelung und einen Wettkampf zwischen diesen, wie es vor der Vollendung der Bahn ganz ausgeschlossen war. Noch liegt das letztere ja nicht gar so weit zurück; erst nach der Fertigstellung der großen Hoangho-Brücke, die am 16. November 1912 erfolgte, konnte die Bahn ihren Betrieb in vollem Umfange aufnehmen, und am Abend des 30. November passierte der erste von Tientsin kommende Personenzug die Brücke. Aber schon in dieser kurzen Zeit hat sie trotz schwierigster Verhältnisse, die sich namentlich aus den politischen Wirren in China ergaben, dargetan, daß die auf sie gesetzten Erwartungen durchaus gerechtfertigt waren. Namentlich ihr nördlicher Teil, der zusammen mit der Schantung Bahn in Tsinanfu eine außerordentlich wichtige Verbindung nach Tsingtau herstellt, rückt mehr und mehr in den Vordergrund der deutschen wirtschaftlichen Bestrebungen in China. Die Bahn schafft in

einer Länge von rund 800 km eine Verbindung zwischen den Provinzen Tschili, Schantung, Nordhiangsu und dem nordöstlichen Teile von Anhui. Die Wirtschaftsgebiete, die sie durchquert, kann man wohl am besten in die von Tientsin, Tsingtau und Pukow einteilen, wenn auch eine scharfe Umgrenzung nicht möglich ist. Die Bahn überschreitet bei Tsinansu, wo die Schantung Eisenbahn nach Tsingtau abzweigt, den Hoangho, erreicht dann bei Hantschuang den Kaiser-Kanal und geht weiter bis Pukow. Sie stellt auf diese Weise mit ihren zweimal in der Woche direkt verkehrenden Schlafwagenzügen mit 26 Stunden Fahrtdauer den schnellsten Reiseweg für diejenigen Reisenden her, die aus Europa mit der Bahn durch Sibirien ankommen und nach dem östlichen Teil des Jangtse-Tales oder nach Schanghai und von da nach Japan, Australien und den Philippinen gelangen wollen. Die gesamte Bahn von Tientsin bis Pukow ist als chinesische Staatsbahn gebaut, aber nicht von der chinesischen Regierung selbst, sondern von deutschen Ingenieuren und mit deutschem Kapital für die Nordstrecke und von englischen Ingenieuren mit englischem Kapital für die Südstrecke. Um es vorweg zu sagen: der von Deutschen gebaute und von Deutschen verwaltete nördliche Teil der Tientsin-Pukow Eisenbahn, dessen Chefingenieur der in den chinesischen Regierungsdienst beurlaubte Königl. Preußische Baurat Dorpmüller ist, gibt einen glänzenden und erfreulichen Beweis für deutschen Fleiß und deutsche Tüchtigkeit; die Nordstrecke kann neben der Schantung-Bahn als die mit den modernsten Mitteln gebaute Bahn gelten, die in China zurzeit betrieben wird. Die Vorzüge gegenüber anderen Bahnen, auch gegenüber der englischen Südstrecke, machen sich in jeder Beziehung bemerkbar; sie sind besonders augenfällig bei einem Vergleich zwischen dem deutschen und dem englischen Lokomotiv- und Wagenmate-

rial. Die nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Unzulänglichkeit des englischen Wagenparks wird durch nichts besser bewiesen, als durch das Bestreben der englischen Eisenbahnverwaltung, deutsche Wagen, die auf die Südstrecke gelangt sind, möglichst lange zurückzubehalten, um mit Hilfe dieser ‚geliehenen' Wagen dem eigenen Wagenmangel wenigstens etwas abzuhelfen. Zur Regelung dieses Wagenaustausches sind jetzt Verhandlungen zwischen den beiden Verwaltungen im Gange, die eine Besserung für die Zukunft erwarten lassen. Von kleineren Meinungsverschiedenheiten abgesehen, arbeiten sich die beiden Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt gegenseitig in die Hände, und zwar meist mit gutem Erfolg. Einzelne Vereinbarungen, besonders bezügl. des Güter- und Wagenaustauschs, sind zum Teil schon perfekt.

Der Bau der Tientsin-Pukow Bahn ist eine teuere und schwierige Arbeit gewesen, teuer, weil die Bahnstrecke vorwiegend durch wohl angebautes und reiches Land führt, das die ‚geschäftstüchtigen' chinesischen Besitzer nur zu hohen Preisen abzutreten geneigt waren, und schwierig, weil die zu kreuzenden Flüsse und die ganze wasserreiche Struktur des Bahngebietes zahlreiche und kostspielige Brückenbauten notwendig machten. Die große Brücke über den Hoangho, die sogenannte 14 Millionen-Brücke, verdient das Epitheton ‚kostspielig' in besonderem Maße; sie kann aber auch als ein Muster in jeder Beziehung, nicht nur in baulicher, gelten, so auch durch ihre landschaftlich überaus reizvolle Lage an dem breiten gewaltigen Strom, den ein kühnes Menschenwerk überbrückt hat und der im Hintergrunde von den Silhouetten des Gebirges umrahmt wird. Auch die Schwierigkeiten, die die Bauleitung bei Herstellung der Schotterung zu überwinden hatte, trugen zur Verteuerung des Bahnbaues bei. Die riesige Ebene, die die Trace durchschneidet, wies keine

Steine auf, die sich ohne weiteres zur Schotterung hätten verwenden lassen. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, die Steine in besonders errichteten Brennöfen brennen zu lassen und dann durch Zerschlagen für die Schotterung verwendbar zu machen. Man sieht noch jetzt längs der Bahnlinie zahlreiche Brennöfen dieser Art, von denen freilich die Mehrzahl nicht mehr im Betrieb ist; einzelne sind verpachtet worden, um durch den Pachtzins wenigstens einen Teil der Kosten wieder hereinzubringen. Wie bei allen chinesischen Bahnbauten, so entstanden auch beim Bau der Tientsin-Pukow Bahn Weitläufigkeiten und Mehrkosten durch den Ahnen- und Gräberkultus der Chinesen, die für die der Bahn zu überlassenden Grabstätten ihrer Vorfahren natürlich exorbitante Preise forderten; wenn sie schließlich auch zur Nachgiebigkeit bereit waren, so wurden doch dadurch erhebliche Verzögerungen im Bau verursacht. Infolge Konkurrenz des Kaiser-Kanals mit seinen billigen Wasserfrachten, unter der die Tientsin-Pukow Bahn noch andauernd zu leiden hat, sind die Bahntarife überaus niedrig und erfahren noch dadurch eine weitere Ermäßigung, daß die Tientsin-Pukow Bahn in einem fortwährenden Tarifkampf mit der Schantung Eisenbahn steht, einem Kampf, der sich allein schon aus dem Bestreben der Tientsin-Pukow Bahn erklärt, den Häfen von Tientsin und Pukow Vorteile gegenüber dem Hafen von Tsingtau zu verschaffen, obwohl sich schwer sagen läßt, von welcher Seite der Anstoß zu diesem Tarifkampf erfolgt ist. Als am 30. November 1912 die Hoangho-Brücke eröffnet und damit der Durchgangsverkehr von Tientsin nach Tsinanfu frei wurde, hatte die Schantung Bahn ihre Frachtraten von Tsinanfu nach Tsingtau auf den gleichen Satz gebracht wie die Tientsin-Pukow Bahn, obgleich ihre Strecke um rund 50 km länger ist. Daraufhin ermäßigte die Tientsin-Pukow Bahn ihre Fracht-

sätze zwischen Tsinanfu und Tientsin für alle Produkte, um den Verkehr noch weiter an sich zu ziehen. Vereinbarungen über eine gleichmäßige Handhabung der Tarife sind zwischen den beiden Bahnen und den anderen Bahnverwaltungen zurzeit im Gange, und über eine andere wichtige Frage, den Übergang von Gütern und Personen von einer Bahn auf die andere, ist vom 1. Januar 1913 ab ein Übereinkommen getroffen. Danach sollen mit Gültigkeit für die Gesamtstrecken der beiden Bahnen beladene Güterwagen der einen Bahn, falls die Ladung für eine Station der anderen Bahn bestimmt ist, auf diese Bahn übergehen und bis zur Bestimmungsstation durchgeführt werden, wobei als Übergabe- bezw. Übernahmeort die Station Tsinanfu-West gelten soll. Als Zeitmiete wird ein Satz von 1 D. pro Tag für den 10 Tons Wagen in Anrechnung gebracht. Zunächst sollen ferner von beiden Bahnen Durchgangsfahrkarten und Durchgangsgepäckscheine nach den Hauptstationen der Nachbarbahn verkauft werden, und außerdem einzelne Personen- und Gepäckwagen sowie ganze Personenzüge zwischen den beiden Bahnen übergehen können. Ein weiteres Abkommen, das am 1. Juli 1913 in Kraft getreten ist, berechtigt die Schantung Eisenbahn, das von dem Salzlager bei Huanghaitschiau nach Lokow führende Gleis der Tientsin-Pukow Bahn sowie die Ladegleise und Ladeplätze auf dem Deiche entlang dem Orte Lokow mit zu benutzen, wobei die Schantung Bahn für jeden mit ihrer Lokomotive überführten eigenen Wagen von 10 Tons $^1/_3$ von 4 D. zu zahlen hat. Von großer Wichtigkeit wird es in Zukunft sein, daß die Kontrolle des Gesamtverkehrs den Europäern zugeteilt, und daß vor allem die Prüfung der Kassen von Deutschen vorgenommen wird. Man muß aber trotz mancher Ausstellungen anerkennen, daß sich die Chinesen im allgemeinen große Mühe geben, den internationalen Ansprü-

chen und den europäischen Verhältnissen soweit es irgend geht, gerecht zu werden, wenn auch die alten Gewohnheiten zunächst noch vielfach den Sieg über den guten Willen davontragen. Daß die gute Absicht vorhanden ist, kann für den objektiven Beobachter nicht zweifelhaft sein und wird auch durch manche charakteristischen Kleinigkeiten bewiesen, von denen eine der Originalität halber hier angeführt sei. In den chinesischen Speisewagen findet man auf den Tischen kleine Behälter mit Papier, das in chinesischer Sprache einen Hinweis auf seine Bestimmung trägt. Es heißt darin, daß man nicht auf die Erde, sondern in dieses Papier spucken soll, und daß das Spucken auf den Boden ‚höchst unschicklich' sei. Es spricht immerhin für den Chinesen, daß er dieser Vorschrift mit großer Gewissenhaftigkeit nachkommt.

Auf der deutschen Strecke ist der gesamte Wagen- und Lokomotivpark deutsches Fabrikat. Das rollende Material der Nordstrecke zeigte Ende des Jahres 1912 einen Bestand von 50 Lokomotiven, darunter 20 Güter- und Personenlokomotiven zum Teil neuester Konstruktion, ferner 125 Personenwagen, 30 Dienstwagen und 646 Güterwagen. Die Wagen der ersten Klasse bieten viele Bequemlichkeiten und entbehren nicht eines gewissen Komforts; sie sind darin jedenfalls den englischen weit überlegen. Das deutsche Beamtenpersonal umfaßt nur 35 Köpfe, die in allen Zweigen des Betriebes tätig sind: 11 im technischen Betrieb, 8 in den Werkstätten, 1 im Eisenbahnbetrieb, während sich die übrigen Herren auf die Direktion verteilen. Die Anzahl der deutschen Beamten ist vollkommen unzureichend; sie sind sehr stark überlastet, und zum mindesten in finanzieller Beziehung ist eine gewisse Sicherstellung dringend erforderlich. In dieser Hinsicht bleibt noch vieles zu tun übrig, wenn die Beamten auch durch teilweise recht hohe Lebens- und Un-

fallversicherungen ein gewisses Äquivalent erhalten. Die Errichtung von Pensionskassen und die Erleichterung der Aus- und Heimreise samt ihren Familien durch Gewährung höherer Zuschüsse sind bisher unerfüllte Wünsche, die Berücksichtigung verdienten. Die Beziehungen zwischen der Bahnverwaltung und den chinesischen Behörden sind ausgezeichnete. Die Lokomotivführer und die Schaffner sind Chinesen, doch sprechen viele von ihnen deutsch. Durch die Errichtung einer Industrieschule in Tientsin, in der neben sämtlichen technischen Fächern u. a. auch über Elektrizität gelehrt wird, sucht sich die Bahnverwaltung einen Stamm technisch vorgebildeter Angestellter heranzuziehen. In den Werkstätten hört man nur die deutsche Sprache. Die Bahnhofsgebäude an der deutschen Strecke machen durch die wohlgepflanzten Blumenbeete und Baumanpflanzungen, mit denen sie umgeben sind, einen überaus freundlichen und schmucken Eindruck. Die Baumanlagen stammen durchweg aus dem Forstgarten von Tsingtau und sind unter Mitwirkung des Tsingtauer Forstmeisters angelegt worden. Der von Deutschen erbaute Hauptbahnhof in Tsinanfu ist noch nicht ganz fertig, verspricht aber nicht nur ein praktisch eingerichteter, sondern auch architektonisch sehr schöner Bau zu werden. Man hat den Wasserturm nicht für sich allein, sondern in den Bahnhof hineingebaut und dadurch der ganzen Anlage ein sehr imposantes Aussehen gegeben.

Diese deutsche Strecke benutzte ich, um von Tientsin über Tsinanfu nach Tsingtau zu kommen. Was hat sich doch alles geändert seit der Zeit, da die Regierung in China von dem Eisenbahnbau überhaupt nichts wissen wollte! Sie liegt noch gar nicht lange zurück, und wer sich das vor Augen hält, der wird erst richtig ermessen können, welche gewaltige Entwicklung China in dieser kurzen Spanne Zeit durchgemacht hat. Die enorme Produktionskraft Chinas lag so

gut wie brach, so lange die Behörden aus falscher Erkenntnis oder aus eigensüchtigen Motiven die Erschließung des Riesenreiches durch Eisenbahnen ausschalteten. Ferdinand von Richthofen, einer der besten Kenner Chinas, hat diese Kraft ohne Übertreibung einst mit folgenden treffenden Worten geschildert: „Das Reich der Mitte ist materiell das gesegnetste unter allen Ländern der Erde, eine scheinbar unerschöpfliche Schatzkammer, was die Produkte des Bodens und intelligente, menschliche Arbeitskraft betrifft, ein Land von einer unberechenbar großen und wichtigen Zukunft, dessen gigantischer Handel mehr und mehr die Arena des Wettkampfes der Kulturvölker werden wird." Und einen nicht minder treffenden Ausdruck hat der Widerstand Chinas selbst gegen diese gewaltigen Zukunftsmöglichkeiten in der Denkschrift eines chinesischen Würdenträgers über die — Gefahren der Anlage von Eisenbahnen gefunden, in der es hieß: „Wenn die armen Leute ihr Land für Eisenbahnbauten verkaufen, dann werden sie das Geld, das sie dafür erhalten, vergeuden und es nie zurückgewinnen. Gegenwärtig fließen aus China regelmäßig viele Millionen Taels ins Ausland. Wenn die Eisenbahnen eröffnet sind, werden mehr als 100 Millionen Taels jährlich ins Ausland strömen, und die Fremden werden um so einträglichere Arbeit erhalten." Die Spitzfindigkeit des brutalen ‚Wir wollen nicht' part sich da mit einer lächerlichen Kleinlichkeit. Den Bahnbrechern für die weltwirtschaftliche Erschließung Chinas mag es bei solchen Widerständen allerdings wenig zum Lachen gewesen sein.

Heute sind sie die Sieger, und mit dem Auslande dankt ihnen das nicht zum wenigsten China selbst. Peking ist jetzt umsponnen von einem Netz von Eisenbahnen, und auch die einzelnen Landesteile finden mehr und mehr Anschluß. Besonders bevorzugt ist in dieser Hinsicht Tientsin, wo u. a.

die Eisenbahnlinie Kaiping-Taku-Tientsin (1888), deren Verlängerung nach Schanhaihuan 1893 erfolgte, und die Tientsin-Matschiapu Bahn, die sich bis auf wenige km den Toren Pekings näherte (1895) und später nach Peking Anschluß erhielt, endigen bezw. ausgehn. Schon im Jahre 1899 wurde auf der Strecke Peking-Tientsin ein zweites Geleis dem Verkehr übergeben, und heute verkehren zwischen beiden Städten täglich 3 Züge in 5 Stunden.

Für Tientsin selbst blieb mir nicht viel Zeit übrig. Ich konnte mich aber doch davon überzeugen, daß die Stadt heute ein ganz anderes Aussehen gewonnen hat; es war eine Freude, durch die sauberen Straßen mit ihren hübschen Villen und stattlichen Geschäftshäusern zu schlendern. Tientsin liegt am Zusammenfluß des Peiho und des Hunho, und da ferner der Lutaikanal sowie der Kaiserkanal die Stadt berühren, so ist vor allem der Durchgangshandel außerordentlich entwickelt. Der Tientsiner Markt hat denn auch in letzter Zeit, nachdem er vorübergehend etwas lahmgelegt war, einen erheblichen Aufschwung genommen; allerdings lastet auf ihm noch immer die politische Lage.

Von Tientsin geht die Bahn zunächst bis Tetschou, etwa auf der halben Strecke nach Tsinanfu, durch die Provinz Tschili, die bei weitem nicht die landschaftlichen Reize bietet wie die reiche Schantungprovinz. Der nördlichste Teil der Strecke bis zu Tsang-chou überrascht den Fremden durch die riesigen Gräberfelder, die sich meilenweit an beiden Seiten hinziehen. Sie werden weiter südlich abgelöst durch große Baumwollpflanzungen, die in ihrer Art eintönig wirken, aber der Gegend einen wertvollen Ausfuhrartikel liefern.

Die Stadt Tetschou am Kaiserkanal ist schon eine Schantunger Landstadt. Man rühmt ihr ganz besonderen Eifer in ihrer Entwicklung nach, und in der Tat ist sie bereits vornehmlich für den Großhandel von recht erheblicher

Bedeutung. Sie führt der Tientsin-Pukow Bahn die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Umgegend zur Beförderung nach Tientsin zu, vor allem Baumwolle, Rindvieh und Erdnüsse. Für Deutschland kommen insbesondere die letzteren in Betracht, da gerade deutsche Firmen sich diesem Exportartikel vorzugsweise zugewandt haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Ausfuhr sich in den kommenden Jahren bedeutend heben wird, denn die von Tientsin zum Export gebrachten Nüsse können mit der javanischen, indischen und afrikanischen Frucht jeden Vergleich aushalten. Störend wirkt nur die lange Transportdauer, denn dadurch ist die Nuß der Gefahr des Verderbens ausgesetzt für den Fall, daß sie feucht verschifft worden ist. Die Preise zogen gegen Ende des Jahres 1912 bedeutend an. Im Tientsiner Wollexportgeschäft war die Ausfuhr in Schafwolle im Jahre 1912 quantitativ etwa 3 % größer als im Vorjahre, nämlich 256 810 Pikuls gegen 249 572 Pikuls im Jahre 1911. Die Unruhen im Reiche, besonders in den entlegeneren Provinzen, fügten dem Handel bedeutenden Schaden zu. Die aus der Provinz Kansu stammende Wolle war im Jahre 1912 nach wie vor zum höchsten Preise gefragt. Erst gegen Ende des Jahres flaute das Interesse ein wenig ab. Auch für grobe Wollen bestand durchweg gute Nachfrage. Da diese zum größten Teil aus der Mongolei stammen, so wirkten die dortigen politischen Vorgänge stark auch auf diese Geschäfte ein. Nach wie vor war Amerika für chinesische Wollen der Hauptkäufer. Selbst der Wahlsieg der Demokraten, der eine Reduktion der Wollzölle im Jahre 1913 in Aussicht stellt, unterbrach nicht die Nachfrage. Deutschland bezieht seinen geringen Bedarf an Tientsiner Wollen noch immer hauptsächlich aus London, weniger aus Antwerpen, doch scheint man vielfach Versuche zu machen, das direkte Geschäft zu heben. Die Aus-

fuhr von Ziegenwolle hob sich um über 50 % gegen das Vorjahr. Gleichzeitig stiegen die Preise infolge außergewöhnlich starker Nachfrage von Europa zu Rekordziffern. Die Tientsin-Pukow Bahn hat nach alledem, bei einer weiteren Steigerung der Produktion und einer gesünderen Gestaltung der Tarifpolitik, für ihren Frachtdienst mit nicht ungünstigen Aussichten zu rechnen. Allgemein wirtschaftliche Aufgaben werden ihr dagegen in dem nördlichen Bezirke vorderhand noch im geringeren Maße zufallen, da diese gegenwärtig einer Neugestaltung der Verhältnisse noch wenig zugänglich sind.

Anders der Teil von Tetschou bis Tsinanfu und darüber hinaus bis zur Grenze der Provinz Schantung. Dieser Teil gehört bereits zum Wirtschaftsgebiete Tsingtaus und wird eine noch größere Bedeutung gewinnen, wenn es gelingt, den Handel Süd-Schantungs in den deutschen Machtbereich hineinzuziehen. Hier stehen Landwirtschaft, Handel und Gewerbe in schönster Blüte und warten der weiteren Ausnutzung durch die Bahn. Auch die große Zahl von Städten mit kaufkräftiger Bevölkerung ist hierzu ein wesentlicher Faktor. So ist denn auch das Bild, das sich zu beiden Seiten der Bahn dem Beobachter bietet, ein ungleich freundlicheres und abwechselungsreicheres. Einen geradezu imponierenden Eindruck macht es, wenn der Zug sich zwischen den Stationen Chiao-schan und Lokou der schon oben erwähnten Riesenbrücke über den Hoangho nähert. Fünf Minuten lang poltern die Räder im scharfen Rhythmus über die hohen Wölbungen der 1255,2 Meter langen Brücke. Weithin streckt sich das fruchtbare Land, und man begreift es, wenn viele meinen, daß seinem natürlichen Reichtum und seinem tüchtigen, arbeitsamen Menschenschlage ein gutes Teil der Zukunft in China gehört. Die Herbstsonne, ihrer sengenden Kraft beraubt, beleuchtete mit magischem

Scheine das Bild, klar und rein war die Luft und es ist, als trüge sie den Blick weiter, weithin über die abgeernteten Felder, die Dorfhütten, Tempel und Grabhügel. So fuhren wir in Tsinanfu ein.

Das Wagenmaterial der englischen Strecke und teilweise auch die Lokomotiven müssen vielfach als veraltet gelten. Die Speisewagen lassen manches zu wünschen übrig und können mit den deutschen Wagen nicht verglichen werden. Das gleiche gilt von den Stationsgebäuden, die mit ihren einfachen Wellblechdächern, dem schwarzen Anstrich und dem fast vollständigen Mangel an Blumen- und Baumschmuck zumeist einen kahlen und nüchternen Eindruck machen. Ebenso sind die Betriebseinrichtungen auf den Bahnhöfen und auch auf der Strecke vielfach ganz veraltet. So erfordert, um nur einiges hervorzuheben, die Benutzung der Drehscheibe derartig viel Unkosten und Zeit, daß eine Auswechslung dringend nötig ist. Die Unterlage der Schienen ist direkt auf den Schwellen befestigt, eine Art der Befestigung, die technisch längst überholt ist. Bisher hat man auf einer kurzen Strecke von 10 km Versuche mit Eisenschwellen gemacht. Die von Engländern auf der Südstrecke ausgeführten Brückenbauten sind ungemein teuer geworden, weil neben den oben erwähnten Gründen die auf dem letzten Drittel der Bahn besonders schwierigen Land- und Wasserverhältnisse eine starke Erhöhung der Baukosten bewirkten. Und dabei bleibt die für die Südstrecke wichtigste Frage, nämlich die Schaffung eines sicheren und besseren Verkehrsweges von Pukow nach dem gegenüberliegenden Nanking, noch immer ungelöst. Bisher wird der Verkehr lediglich durch Schiffe vermittelt, in die die Transporte verladen werden müssen, um am anderen Ufer wieder ausgeladen zu werden. Zu diesem Übelstand, der besonders den Güterverkehr außerordentlich verteuert und verzögert,

treten als weitere Unzuträglichkeiten die durchaus unzulängliche Anzahl der Schiffe und die ungenügenden Lagerräume auf beiden Seiten des Flusses. Daß eine bessere Verbindung der beiden Flußufer dringend notwendig ist, bestreitet heute kein Mensch mehr. Die Ausführung hängt aber ab von der Möglichkeit, den Jangtsekiang zu überbrücken. Dies Projekt, das vielfach angeregt worden ist, erscheint aber nahezu unausführbar, da einmal die Wasserverhältnisse des Stromes selbst ganz unzuverlässige sind, und andererseits der sumpfige Boden bei Pukow einem Brückenbau enorme Schwierigkeiten bieten würde. Man hat sich jetzt mit dem Gedanken vertraut gemacht, Trajektschiffe einzurichten, die, ähnlich wie es z. B. zwischen Saßnitz und Trelleborg der Fall ist, ganze Züge von einem Ufer nach dem anderen bringen sollen. Auch dieses Projekt ist aber zunächst noch in weiter Ferne, weil seine Kosten sehr bedeutend sein würden; trotzdem ist nicht zu verkennen, daß die Frage über kurz oder lang auf die eine oder andere Weise erledigt werden muß, da der ständig wachsende, durch die Revolution nur zeitweilig aufgehaltene Verkehr dringend nach einer Lösung verlangt. Der Schwerpunkt des Verkehrs liegt derzeit nicht in Nanking, der weitaus größeren Stadt, sondern in Pukow, und es hat ganz den Anschein, als ob besonders von chinesischer Seite immer mehr darauf hingearbeitet wird, Pukow zu dem eigentlichen Jangtse-Hafen auszugestalten. Nanking, das dadurch noch mehr in den Hintergrund gedrängt werden würde, macht gegenwärtig schon einen geradezu trostlosen Eindruck. Die langwierigen und erbitterten Kämpfe zwischen den Rebellen und den Regierungstruppen — bei diesen Truppentransporten hat übrigens die Tientsin-Pukow Bahn ihren großen militärischen Wert erwiesen, indem sie der Zentralregierung rasche Truppennachschübe nach dem Süden ermöglichte und ihr

damit das militärische Übergewicht sicherte — haben die Stadt total verwüstet; ganze Stadtviertel sind heruntergebrannt und zerschossen, die Bevölkerung ist verarmt, man sieht ein Elend, wie es sich kaum beschreiben läßt. Es wird einer ganzen Reihe von Jahren bedürfen, um diese Wunden vernarben zu lassen. Auf dem letzten Drittel der Bahn, wenn der Zug sich Pukow nähert, sieht man noch deutlich die Spuren der Revolution. Die Felder sind nur mäßig, oft überhaupt nicht bestellt, einzelne Brücken, die die Rebellen in die Luft gesprengt hatten, sind erst notdürftig wieder ausgebessert, und auch die Bedeckung der Züge durch internationales Militär oder chinesische Polizei beweist, daß man in einem politisch noch nicht beruhigten Lande reist. Durch die Revolution hat der Verkehr natürlich enorm gelitten und beginnt sich erst jetzt allmählich wieder zu erholen. Auf der Nordstrecke hatte er bereits eine gute Entwicklung genommen und steigende Erträgnisse sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr gebracht. In Süd-Schantung war zeitweise der Bedarf nach Güterwagen für landwirtschaftliche Produkte und für Kohlen so stark gewesen, daß der gesamte Wagenpark in Anspruch genommen wurde. Die Fertigstellung der Hoangho-Brücke ließ eine weitere Verkehrssteigerung erwarten. Waren doch bereits im Dezember 1912, also im ersten Monat nach der Eröffnung der Brücke, die Verkehrseinnahmen insgesamt von 330,9 auf 388,4 Mill. Doll. gestiegen, wovon 197,4 Mill. auf den Passagier- und 191,0 Mill. auf den Güterverkehr entfielen. Im März desselben Jahres hatte sich die Gesamteinnahme nur auf 184,3 Mill. Doll. belaufen und war unter mancherlei Schwankungen im September schon auf 277,0 Mill. Doll. gestiegen.

Da machte die Revolution einen Strich durch die Rechnung. In den von den Kämpfen besonders stark heim-

gesuchten, und noch dazu unter Überschwemmungen leidenden sumpfigen Gebieten in der Nähe von Pukow läßt jetzt die chinesische Regierung umfangreiche Notstandsarbeiten ausführen, um wenigstens den Versuch zu einer Milderung des großen Elends der Bevölkerung zu machen.

In Tsinanfu.

Wie ein schönes und sauberes Gutshaus in einem großen Gemüsegarten, liegt Tsinanfu in der Schantungebene. Damit ist die Stadt selbst, sowie ihre Umgebung mit wenigen Worten charakterisiert. Als Knotenpunkt der Tientsin-Pukow Bahn und der Schantung Bahn hat sich Tsinanfu auf der Grundlage ihrer Vergangenheit eine segensreiche Gegenwart geschaffen und geht, wenn nicht alle Zeichen trügen, einer größeren Zukunft entgegen.

Als mich der Zug nach der alten Hauptstadt von Schantung trug, da war die Ernte schon vorüber und die braune Erde, die unter der Herbstsonne eine so eigenartige Sammettönung zeigt, dehnte sich bis an die Berge zu beiden Seiten des Geleises aus. Aus der Ebene reckte sich die mächtige Kathedrale der katholischen Mission empor, die östlich von der Stadt und südlich vom Bahndamm liegt. Bald tauchte auch die Stadtmauer auf und, ehe ich mich's versah, hielt unser Zug auf einem weitverästeten Schienenstrange: wir waren in Tsinanfu-West.

Der Verkehr auf dem Bahnhof Tsinanfu-West ist wohl der bedeutendste in ganz Schantung. Die gewaltigen Güterschuppen reichen nicht aus, die Masse der abgehenden und ankommenden Waren zu bergen. Man merkt dort auch nicht mehr viel von einer Lähmung des Verkehrs durch die bisherige allgemeine unsichere Lage in China. Indes war der Einfluß, wie man mir erzählte, auch hier

zeitweiſe recht empfindlich zu ſpüren; erſt ſeitdem ſich die Verhältniſſe wieder klarer geſtaltet haben, iſt Vertrauen und Hoffnungsfreudigkeit auffallend ſchnell wiedergekehrt. Die Vorräte, die ſich angeſammelt hatten, werden nun zum Verkauf gebracht. Das Geld wird wieder raſcher umgeſetzt, was für die Bevölkerung nur von Vorteil iſt. Die Behörden halten mit ſtarker Hand auf Ruhe und Ordnung. Kürzlich erſt wurden am hellichten Tage, wie ich in einem der vorhergegangnen Kapitel bereits erzählte, in der lebhafteſten Geſchäftszeit mitten auf einer der verkehrsreichſten Straßen 5 Räuber, die eben ergriffen worden waren, kurzer Hand enthauptet. Solche ſummariſchen Gerichtsverfahren ſind noch durchaus an der Tagesordnung. Sie mögen etwas grauſam erſcheinen. Vielleicht ließe ſich auch vermeiden, daß die Hinrichtungen gerade mitten im Straßenverkehr vorgenommen werden, wo das Blut dann einfach in die Goſſe fließt und jedermann das Schauſpiel mit anſehen kann und unter Umſtänden ſogar auch muß. Auch ich mußte wohl oder übel Zeuge dieſer Szene ſein. Jedenfalls iſt dieſes Verfahren wirkſam, und Tſinanfu erfreut ſich denn auch einer verhältnismäßig großen Sicherheit und Ordnung.

Ich hatte in Tſinanfu Gelegenheit, mich mit den Direktoren der verſchiedenen Eiſenbahnen eingehend zu unterhalten, und hörte von ihnen viel intereſſante Dinge über die dortigen Verhältniſſe. Das Beſtreben der chineſiſchen Behörden, den fremden Geſellſchaften und ihren Beamten weitgehendes Entgegenkommen zu erweiſen, wurde allgemein mit Befriedigung anerkannt, wenn man auf der anderen Seite auch darauf hinwies, daß mit der Eigenart der chineſiſchen Bevölkerung und der chineſiſchen Compradores wie auch der chineſiſchen Eiſenbahn-Angeſtellten gerechnet werden müſſe. Der Ausdruck Comprador ſtammt aus dem portugieſiſchen comprar d. i. kaufen. Die chineſiſchen Wort-

zeichen dafür bedeuten ‚Vermittler von Einkäufen'. Man hat über diese einheimischen Compradores geklagt, so lange der fremde Handel in China besteht, man hat auch versucht, sie auszuschalten, der Erfolg war bisher ein recht minimaler. Immerhin ist es ein Verdienst des deutschen Kaufmanns, daß er den Engländern und Amerikanern mit dem Versuch zuvorgekommen ist, chinesisch sprechende Angestellte ins Land zu schicken, um die Ausfuhrerzeugnisse unmittelbar bei den Erzeugern aufzukaufen und nach dem Ausfuhrhafen zu verfrachten. Die Compradores sahen mit Recht darin eine ernstliche Gefahr für ihr nicht immer ganz sauberes Gewerbe und haben vorläufig auch die Oberhand behalten. Die deutschen Firmen müssen weiter mit ihnen zusammenarbeiten, obwohl das System, das den Comprador seinem ausländischen Chef gegenüber als Aufkäufer und Verkäufer auftreten läßt, auf die Dauer sicherlich unhaltbar ist. Vorläufig haben die Schwierigkeiten, die den Firmen bei Rechtsstreiten mit ihren Compradores entstanden sind, wenigstens einen Muster-Comprador-Vertrag zur Folge gehabt, der allmählich bei sämtlichen Firmen zur Einführung gelangen sollte. Die Tsingtauer Handelskammer hat sich dieser Aufgabe unterzogen und einen Vertrag entworfen, der die Zustimmung und das Interesse weiterer kaufmännischer Kreise, nicht nur in Tsingtau, sondern auch an anderen chinesischen Handelsplätzen gefunden hat. Gerade in Tsinanfu machen sich die Vorteile, die in dieser Hinsicht durch die Energie des deutschen Kaufmanns erzielt worden sind, mehr und mehr geltend und finden auch in den einsichtigen einheimischen Kreisen allgemeine Anerkennung.

Nachdem ich die Güte der deutschen Herren in Anspruch genommen und mit ihnen gemeinsam gegessen hatte, wollte es sich auch die chinesische Direktion nicht nehmen lassen, mich einmal nach rein chinesischer Art zu bewirten.

Als Stelldichein wählte man das erste chinesische Restaurant des Ortes, Hung-Yüan-Lou, das in ganz China wegen seiner guten Küche berühmt ist, wie überhaupt Tsinanfu als der Ort gilt, an dem die größten Feinschmecker Chinas leben. Ich habe dies chinesische Diner, bei dem erfreulicherweise die Sängerinnen fehlten, glücklich überstanden und kann mit gutem Gewissen sagen, daß man mir in all den verschiednen Weltteilen, in denen ich schon ‚gut' gegessen habe, eine ähnlich hervorragende Auswahl ausgezeichneter und seltener Gerichte wie an diesem Abend niemals vorgesetzt hat. Das nachstehend ins Deutsche übersetzte Menu mag zeigen, mit welchen Raffinements die chinesischen Herren uns aufwarten ließen

1. Abteilung. 4 Gerichte: Hühnerleber — Fischrollen in Öl gebraten — geräucherte Taubeneier — Pilze aus Kalgao mit Schweinsstückchen.

2. Abteilung. 6 Gerichte: Krebse in Öl gebacken — Suppe aus Szechnen auch mit fetter Entenleber — Kastanien und japanischer Fisch — Gurkensuppe mit Schweinsmark — Entenpfoten in Brühe aus Entennieren — Süß gekochter Yennae Schinken und Reis.

3. Abteilung. 6 Gerichte: Krebse nach Pekinger Art — Krebsschwänze — Krabbenpuree — Fisch in pikanter Sauce (‚dunkelrot' gekocht) — Tsinanfu Suppe mit Bambus-Sprossen — Lilienkerne.

4. Abteilung. 4 Gerichte: Spanferkel gebraten — Entenbraten — Fisch nach südlicher Art — Schwalbennester.

5. Abteilung. Extra: Japanische Fischsuppe — Pikanter Fisch — Gedämpfte Austern — Haifischflossen in pikanter Sauce (‚rot gekocht').

Man muß sich als Europäer natürlich erst an die Merkwürdigkeiten und Eigentümlichkeiten, die ein solches Diner mit sich bringt, gewöhnen. Aber ich gestehe offen,

es fällt einem nicht schwer. Als Servietten werden viereckige Papierstücke herumgereicht, die man, so oft man Verlangen hat, erneuern kann, und die unter den Tisch geworfen werden, wenn man sie nicht mehr benutzen will. Da man mir aus besonderer Rücksicht einen Löffel und eine Gabel — wenigstens eine Art Gabel — gegeben hatte, war ich der Schwierigkeit, mit Holzstäbchen essen zu müssen, enthoben. Als Getränk wurde Reiswein gereicht, der recht gut gemundet hat. Er wird aus kleinen Porzellantassen getrunken, von denen ich eine ziemliche Anzahl leeren mußte. Denn die chinesischen Wirte ließen es sich nicht nehmen, ihrem Ehrengaste mehrere Ganze vorzukommen, und die chinesische Höflichkeit erfordert es, gleich viel nachzukommen. Die etwa 40 Gerichte, die uns vorgesetzt wurden, habe ich fast alle versucht, und es spricht für ihre Güte, daß ich am nächsten Morgen, als ich die Weiterreise antrat, mich in bester Verfassung befand und über irgendwelche Magenbeschwerden nicht zu klagen hatte.

Die Unterhaltung, die durch Dolmetscher geführt wurde, war überaus anregend und beschränkte sich nicht nur auf das Eisenbahnwesen, sondern berührte auch die Stadt Tsinanfu selbst. Diese hat durch die Revolution natürlich stark gelitten, erholt sich aber von Tag zu Tag, und das Gesicht, das sie mir während meines leider nur eintägigen Aufenthaltes zeigte, habe ich im besten Angedenken behalten. Die Straßen sind in gutem Zustande, in der eigentlichen Stadt, das heißt, innerhalb der Mauern allerdings kaum breit genug, um dem gewaltigen Verkehr Raum zu bieten. Besonders fiel mir aber die Sauberkeit auf, die den europäischen Lehrmeistern alle Ehre machte. Wenn man morgens in die Stadt kommt, sieht man überall die uniformierten Angestellten der Tsinanfuer Straßenreinigung, die mit Besen und Schaufel bewaffnet allen Schmutz entfernen.

Bei sich haben sie einen Karren, der von einem oder zwei Gefangenen gezogen wird. Die Hauptgeschäftsstraße ist sogar elektrisch beleuchtet, und die Geschäftshäuser machten auf mich durchweg einen guten, fast imposanten Eindruck. Seidenhandlungen, Teehandlungen, Pelzgeschäfte, Apotheken, Porzellan- und Silberläden reihen sich in bunter Abwechslung aneinander.

Am auffälligsten aber ist die Entwicklung Tsinanfus unter europäischem, und zwar nicht zum wenigsten deutschem Einflusse im Westen der Stadt, die den chinesischen Namen Wu-li-kou trägt. Sie ist erst in den letzten Jahren entstanden und enthält neben vielen chinesischen Straßen auch ein europäisches Viertel. Man glaubt in eine europäische Stadt versetzt zu sein, und ich freute mich über die alte liebe deutsche Architektur, die glücklicherweise ohne Versuchsmätzchen belastet hier zur Geltung kommt. Die Straßen sind breit und tadellos in Stand gehalten, die villenartigen Häuser dienen zum Teil amtlichen Zwecken, zum größeren Teile aber sind es Privat- und Geschäftshäuser deutscher Firmen. Im Zentrum steht das Konsulatsgebäude, in seiner Nähe die modernen Gebäude der Deutsch-Asiatischen Bank sowie mehrerer anderer deutscher Firmen. Der Deutsch-Asiatischen Bank gegenüber befindet sich ein von einem deutschen Arzte geleitetes Sanatorium für Europäer. Ein deutsches Hotel ist eifrig bestrebt, den Fremden den Aufenthalt behaglich zu machen. Der Wirt gibt sich die größte Mühe und hat durch einen geschickt zusammengestellten Reiseführer dem Fremdenverkehr einen erheblichen Dienst geleistet. Die Niederlassung selbst ist jedoch international, und geschäftige anglo-amerikanische wie japanische Reklameschilder bringen das nicht gerade geschmackvoll zum Ausdruck. Ja, es hat den Anschein, als ob diese bei der großen Masse der chinesischen Bevölkerung sogar

mehr Eindruck machen, als die soliden deutschen Erziehungs- und Beeinflußungsmethoden. Man soll um deswillen gewiß nicht von den letzteren abgehen, aber die Reklame kann ja nebenbei auch seitens der Deutschen zu ihrem Rechte kommen, das ihr nun einmal niemand mehr ohne eigne Schädigung streitig machen kann.

Große Bedeutung für den durch die Bahnen schon jetzt erheblich geförderten Touristenverkehr sichert Tsinanfu auch sein Reichtum an landschaftlichen Schönheiten wie an interessanten Sehenswürdigkeiten. Von den letzteren nenne ich besonders die heiligen Quellen. Das große, eingemauerte Bassin ist von einem Tempel und mehreren Teehäusern eingeschlossen, und sein kristallklares Wasser hebt und senkt sich an einigen Stellen, als ob es siede. Das unterirdische Wasser kommt mit starkem Druck an die Oberfläche. Alle fünf Tage wird bei den Quellen großer Markt abgehalten. Nicht minder reizvoll ist der Lotussee im Norden der Stadt, der Ta-ming See, der in der warmen Jahreszeit mit üppigem Schilf und Lotus bedeckt ist. Mit Hilfe von Dämmen sind schmale Wasserstraßen hindurchgelegt, und namentlich in sternenklarer Sommernacht müssen Fahrten auf den flachgehenden Barken durch das Duft- und Farbenparadies asiatische Märchen hervorzaubern. Die Wasserstraßen führen zu verschiednen Teehäusern und reizenden Tempeln.

Für den Chinesen hat Tsinanfu die größte Anziehung durch die Nähe des Tsienfuschan, des „Tausend-Budha-Berges", an dessen Fuß die Stadt liegt. Auf halber Höhe steht ein großer Tempel, der zahlreiche Besucher anlockt. Am neunten Tage des neunten chinesischen Monates ist Tempelfest. Dann strömt ganz Tsinanfu vor das Südtor und zum Berge hinauf; unten sind Schau- und Teebuden aufgebaut. Am Wege sitzen Händler mit Obst und Nah-

rungsmitteln. Geradezu besät ist der Aufstieg mit Bettlern, die durch widerwärtige Schaustellung ihrer Gebrechen oder rohe Selbstkasteiung das Mitleiden der Wallfahrer und Festgäste zu erwecken suchen. Der Aufstieg ist nicht sehr mühsam und durch die Schönheit der Zedernwaldungen und den wundervollen Blick auf die Stadt außerordentlich lohnend. Darüber hinweg kann man den Hoangho sehn. Erwähnenswert ist auch noch der Drachenhöhlen- und der Tangdynastie-Tempel, vor allem aber aus der weiteren Umgebung Tsinanfus Taianfu mit dem Taischan, dem heiligsten Berg Chinas, der von Pilgern viel besucht wird, ferner Kü-fu mit seinen Tempelanlagen und dem Grabe des Konfuzius sowie der Residenz eines direkten Nachkommen, des Herzogs Kung.

Nicht minder reich ist Tsinanfu an Stätten, die auch für den Europäer bedeutungsvoll sind. Ich erwähnte vorhin schon die Missionskathedrale. Tsinanfu ist aber auch der Sitz des Unterrichtswesens der Provinz Schantung — die Stadt hat zahlreiche staatliche und Privatschulen, darunter eine Ackerbauschule, Industrieschule, Rechtsschule, eine Schule für angehende Polizeibeamte, eine Militärschule und eine Provinzialhochschule — und ganz besonders geeignet für ausländische Schulen und sonstige Stätten ausländischer Kultur. Deutschland ist mit einer deutsch-chinesischen Schule vertreten, die hoffentlich ständig weiter ausgebaut werden wird. Wichtiger dünkt mich noch das deutsche Kulturmuseum zu sein, in dem durch Modelle und Abbildungen den Chinesen die Leistungsfähigkeit deutscher Kultur und Technik sichtbar vor Augen geführt wird. Älteren Datums ist das nach den gleichen Grundsätzen eingerichtete englisch-amerikanische Whitenright-Museum in der Baptisten-Mission, das außerordentlich reich und geschickt zusammengestellt ist und einen Anschauungs-

unterricht par excellence gestattet. Es fehlt somit nicht eine beständige Anregung, das deutsche Museum ebenso reich und vielseitig zu gestalten, und wenn irgendwo, so ist es hier angebracht, den Willen aufzuwenden, für den es nie an einem Wege mangelt. In einem mit dem Baptistenmuseum verbundenen Vortragssaale werden Lichtbildervorträge gehalten. Wenige Schritte davon befindet sich die Medizinschule mit dem Hospital, in der europäische Ärzte mit chinesischen Assistenten tätig sind.

So war der eintägige Aufenthalt in Tsinanfu angefüllt mit einem Reichtum des Interessanten und Schönen, wie ich es mir trotz kühnster Erwartungen nicht vorgestellt hatte. Wie ein Rausch des Lebens scheint es über die Stadt nach langer Erstarrung gekommen zu sein, und die mächtigsten Adern, durch die immer neue Energien zugeführt werden, sind die beiden deutschen Bahnlinien. Man hatte einstmal gedacht, Tsinanfu zu einer überwiegend deutschen Niederlassung machen zu können. Das ist nicht in Erfüllung gegangen. Wohl aber ist es möglich, es zum starken Vorort deutschen Wirtschaftslebens und deutscher Kultur für Tsingtau zu machen. Die Ansätze sind da, und bei festem Willen wird auch das Ziel erreicht werden.

Auf der Schantung-Eisenbahn.

Von Tsinanfu nach Tsingtau! Ich muß gestehn, die Fahrt durch unser Pachtgebiet und seine Interessenzone gehört zu den schönsten Erlebnissen und Erinnerungen meiner Geschwindreise durch das neue China. Als ich vor nunmehr 15 Jahren, ein Jahr nach Abschluß des Kiautschou-Vertrages, Tsingtau aufsuchte, schloß ich mich mit Begeisterung den Befürwortern einer deutschen Querbahn durch das reiche Schantung-Gebiet an. Die Gefahr war groß, daß man zu lange zögern könnte, sich die Konzession zu sichern, und daß man damit den besten Trumpf aus der Hand geben könnte: der erste zu sein. Diese Gefahr wurde glücklich abgewendet, und die deutschen Eisenbahn- und Bergwerksgerechtsame haben dem Hinterlande unserer Kolonie, der Provinz Schantung, eine vorher wohl kaum geahnte Entwickelung gegeben. Die Männer, die hier mit kühnem Unternehmungsgeist und zielbewußtem Wollen die gewaltigen Summen zum Bau der Schantungbahn aufbrachten, haben mit dem eigenen Erfolge nicht minder auch den des Deutschtums im fernen Osten verbunden.

Die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft, die ihren Sitz in Tsingtau hat, ist im Gegensatz zur Tientsin-Pukow-Eisenbahn keine chinesische Staatsbahn, sondern ein Privatunternehmen, das mit 54 Mill. M. Kapital unter Mitwirkung sämtlicher deutscher Großbanken und erster deutscher Bankhäuser unter Führung der Disconto-Gesell-

schaft und der Deutsch-Asiatischen Bank gegründet wurde. Die Konzession war neben anderen Eisenbahnkonzessionen in dem damals zwischen Deutschland und China abgeschlossenen Staatsvertrage festgesetzt worden. Die Bahn, die von Tsingtau über Kaumi, Weihsien und Tschotien nach Tsinanfu, der Hauptstadt der Provinz Schantung, führt und einschließlich einer 39 km langen Zweiglinie nach Poschan eine Gesamtbetriebslänge von rund 434 km besitzt, hat seit dem Juni 1904 den Verkehr auf der ganzen Strecke aufgenommen, nachdem schon vorher die jeweils fertiggestellten Teilstrecken in Betrieb genommen worden waren. Seitdem hat sie auch, von einem kleinen Rückschlag vor 2 Jahren abgesehen, ihre Dividendenerträgnisse ständig steigern können, und zwar von $3^1/_4$ % im Jahre 1905 allmählich bis auf $7^1/_2$% für das Jahr 1912. Das war nur möglich als Folge der durch die Bahn bewirkten wirtschaftlichen Erschließung der Provinz Schantung, die aber nicht nur der Provinz und der Bahn, sondern vor allem auch dem Hafen von Tsingtau zu Gute kam. Tsingtau ist jetzt nach 15 Jahren ein Hafen, der für China durchaus eine Rolle spielt; er rangiert bereits an 6. Stelle unter den dem Handel geöffneten Häfen. Die Anzahl der von der Bahn beförderten Personen hat sich von 847 000 im Jahre 1906 nach vorübergehenden Rückgängen auf 909 000 im Jahre 1911 erhöht und überstieg für das Jahr 1912 mit 1 230 000 die erste Million. Noch stärker ist das Anwachsen des Güterverkehrs ziffernmäßig zu verfolgen: von 1906 bis 1912 ist die beförderte Gütermenge von 381 600 auf 852 000 t gestiegen, hat sich also in diesen sieben Jahren mehr als verdoppelt. Daran partizipierten vor allem Steinkohlen, Briketts und Koks, die von 208 000 auf 472 000 t gestiegen sind, dann aber auch Gemüse-, Feld- und Gartenfrüchte mit nur 2340 t in 1906 und bereits 46 000 t im Jahre 1912. Im Zusammenhang damit hat der

Bahnbau auch eine Belebung der Viehzucht in der Provinz Schantung bewirkt, so daß heute schon Viehexporte über Tsingtau besonders nach Wladiwostock stattfinden können. In den Jahren des Ausbaues der Tientsin-Pukow-Eisenbahn spielten ferner die Materialtransporte für diesen Bahnbau eine große Rolle; sie sind naturgemäß, je weiter der Bau sich der Vollendung näherte, zurückgegangen und dürften für das abgelaufene Geschäftsjahr nahezu vollständig fortgefallen sein. Dazu kam, daß die Schantungbahn, um der Konkurrenz der Tientsin-Pukow-Bahn wirksam begegnen zu können, wesentliche Tarifherabsetzungen vornahm, die die Einnahmen beeinträchtigen mußten. Das Jahr 1913 zeigt deshalb für verschiedene Monate rückgängige Betriebseinnahmen, die, so geringfügig sie sind, doch die Gesamtjahreseinnahmen, die für 1912 sich noch von 3,51 auf 4,21 Mill. mex. Doll. erhöht hatten, im Jahre 1913 auf 4,09 Mill. mex. Doll. herabgedrückt haben. Von diesem Rückgang entfällt etwa ein Viertel auf den Personenverkehr und drei Viertel auf Gütertransporte. An sich beweist er freilich noch nichts, sondern muß in seinem Verhältnis zu den Betriebsausgaben betrachtet werden, und dieses Verhältnis ist in den letzten Jahren immer besser geworden. Jedenfalls sieht die Verwaltung die Aussichten für die weitere Zukunft als nicht ungünstig an, zumal da die Provinz Schantung und damit auch das Unternehmen selbst von den politischen Schwierigkeiten des chinesischen Reiches nicht berührt worden ist.

Das rollende Material der Bahn bestand am Schluß des Jahres 1912 aus 41 Lokomotiven, 110 Personen- und Gepäckwagen und 1051 Güter- und Bahndienstwagen. Durch die Einstellung von Heißdampflokomotiven neuester Konstruktion wurde es möglich, die Fahrtdauer für die Strecke Tsingtau-Tsinanfu wesentlich zu verkürzen, weil die Wasser-

einnahme schneller erfolgen konnte und außerdem der jetzt nur noch einmal notwendige Lokomotivwechsel Zeit ersparte. Die gesamte Verwaltung der Bahn liegt in deutschen Händen, nur das untere und das Betriebs-Personal, einschließlich der Lokomotivführer, sind Chinesen, die fast alle Deutsch sprechen. Auf ihre deutsche Uniform, die ihnen in den Augen ihrer Landsleute eine besondere Autorität verleiht, sind sie meist nicht wenig stolz. Bewunderungswürdig ist die Ordnung, die überall herrscht, wohin man blickt. Alles in allem muß man sagen, daß die Schantungbahn sich als ein Unternehmen darstellt, das mustergiltig genannt zu werden verdient, gleich wie Tsingtau als Kolonie.

Das hier angewandte Prinzip deutscher Verwaltung und deutscher Beaufsichtigung sollte man auch für alle künftig zu treffenden Eisenbahn-Abmachungen als unbedingtes Erfordernis aufrecht erhalten, wiewohl man in weniger wichtigen Dingen den Chinesen Zugeständnisse machen könnte. Mit den chinesischen Behörden steht die Bahnverwaltung überall im besten Einvernehmen. Die Schwierigkeiten, die bei allen Bahnbauten in China die Verlegung der chinesischen Grabstätten macht, hat die Schantungbahn allerdings in einer Weise erfahren, die der kaufmännischen „Tüchtigkeit" des Chinesen alle Ehre macht. An einer Strecke, für welche die Trace bereits festgelegt war, fanden die Ingenieure eine derart große Anzahl von neuen Gräbern, daß sie stutzig wurden. Bei näherer Untersuchung stellte es sich dann heraus, daß in zahlreichen Fällen die Gebeine Verstorbener ausgegraben und in die Bahnlinie hinein erneut eingegraben worden waren, um danach Ansprüche an die Bahnverwaltung, die etwa 4 Taels für eine Grabstätte zahlt, stellen zu können. Als daraufhin die Trace geändert wurde, fühlten sich die Chinesen im hohen Maße

— übervorteilt und beanspruchten Erstattung der ihnen durch die Ausgrabung entstandenen Unkosten! Es ist wohl überflüssig zu sagen, daß sie damit kein Glück hatten.

Die Zunahme im Personenverkehr ist zum weitaus größten Teile auf eine Mehrbenutzung der Bahn seitens der chinesischen Bevölkerung zurückzuführen, die fast ausschließlich dritter Klasse fährt. Von den im Jahre 1912 beförderten Personen waren nicht weniger als 1 185 200, d. h. 96,36 %, Passagiere dritter Klasse, wogegen z. B. die in der ersten Klasse reisenden Personen nur $^1/_4$ % ausmachten. Die Frage der Einrichtung von Nachtzügen ist mehrfach erörtert worden, dürfte aber erst dann spruchreif werden, wenn durch die Verhandlungen mit der in Tsinanfu anschließenden Tientsin-Pukow-Bahn die Gewähr für einen prompten Anschluß gegeben ist. Dabei ist des weiteren zu bedenken, daß sich zur Zeit Nachtzüge schon deshalb nicht lohnen würden, weil der Chinese ungern während der Nacht die Eisenbahn benutzt, und der Verkehr in der ersten und zweiten Klasse allein nicht ausreichen würde, um eine Rentabilität zu sichern.

Den Schienenstrang der Schantungbahn begleiten fast überall Baumanpflanzungen, zumeist Akazien, die wie bei der Pukow-Bahn aus den Forstgärten von Tsingtau stammen. Sie sind bereits soweit gediehen, daß ein großer Teil des Holzbedarfs der Schantung-Bergbau-Gesellschaft daraus geliefert werden kann, und lassen in absehbarer Zeit die Deckung des gesamten Bedarfs erwarten. Für die Unterlage der Schienen hat man von vornherein Eisenschwellen verwandt, weil Holzschwellen häufig gestohlen wurden, und ferner die Erfahrung lehrte, daß das für die Schwellen verwandte japanische und koreanische Holz wenig für diesen Zweck geeignet war. Einfacher war die Frage der Schotterung zu lösen. Neben Granit, den man unmittelbar bei der Bahn, teilweise auch in den Flüssen Schantungs fand,

konnte ein Teil der Schotterung aus den der Bahnlinie benachbarten Marmorbrüchen gewonnen werden. Das stellt sich, so unwahrscheinlich es auch klingen mag, für die Schantungbahn immer noch billiger als die Schotterung, die die Tientsin-Pukow-Bahn mit Hilfe von Brennöfen herzustellen gezwungen ist. Seit Jahren hatte es sich als Übelstand erwiesen, daß eine direkte Verfrachtung von einer der Eisenbahnstationen nach einem europäischen Hafen nicht möglich war. Hierin ist seit dem 1. Juli 1913 eine Besserung eingetreten, und zwar durch eine Vereinbarung zwischen der Bahn und der Hamburg-Amerika-Linie, wonach unter Zugrundelegung eines feststehenden Tarifs Durchfrachten von der Station Tsinanfu nach den üblichen europäischen Anlaufhäfen, als welche Marseille, Havre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, London und Bremen gelten, ermöglicht werden. Für Ostionen und für andere Häfen sind tarifarische Frachtzuschläge zu entrichten. Man verspricht sich von der Neuerung, die weitere Umladungen überflüssig macht und die Verfrachter einer großen Arbeit und Unbequemlichkeit enthebt, erhebliche Vorteile, nicht zum wenigsten auch für die Bahn selbst und für die Dampferlinie; auch die Beschleunigung der Gütertransporte, auf die die Bahnverwaltung schon bisher durch Hinauslegung ihrer Gleise bis an die Kais des Tsingtauer Hafens hinarbeitete, wird durch diese Vereinbarung einen weiteren Schritt vorwärts gebracht. Der Rangierbahnhof in Tsingtau wie auch die Eisenbahnwerkstätten in Tsinanfu und Tsingtau sind so angelegt, daß der Gesellschaft noch reichlich Grundbesitz für Erweiterungen zur Verfügung steht. Ausgaben für neuen Landerwerb dürften daher vorerst kaum notwendig sein. Zur Ausbildung ihres Personals und zur Heranbildung eines für ihre Dienste geeigneten Nachwuchses hat die Gesellschaft Schulen eingerichtet,

die einen guten Besuch aufweisen. Ihre Leistungsfähigkeit wird am schlagendsten dadurch bewiesen, daß von anderen chinesischen Bahnverwaltungen fortgesetzt Gesuche um Überlassung von Beamten, die auf diesen deutschen Schulen vorgebildet sind, bei der Schantungbahn einlaufen. Verschiedentlich ist auch versucht worden, Angestellte durch Versprechung höherer Löhne der Bahn abspenstig zu machen, doch hat die Erfahrung gezeigt, daß diese Abtrünnigen bald wieder zur Schantungbahn zurückkehren. Das mit der Pukow-Bahn getroffene Wagenübereinkommen hat sich gut bewährt und ist nach der Fertigstellung der Hoangho-Brücke bei Tsinanfu im Dezember 1912 auf sämtliche Stationen der Tientsin-Pukow-Bahn ausgedehnt worden. Die Zahl der von dieser Bahn auf die Schantungbahn übergegangenen Wagen hat sich für das Jahr 1912 von 500 auf 1900 erhöht, dagegen ist die Anzahl der in umgekehrter Richtung übergegangenen Wagen von 5000 auf 3900 zurückgegangen, wohl lediglich eine Folge der mit der Fertigstellung der Tientsin-Pukow Bahn allmählich sich vermindernden Baumaterialientransporte. Besonders wichtig ist, daß im bisherigen Verlaufe der stattgehabten Eisenbahnkonferenz eine befriedigende Lösung aller noch der Erledigung harrenden Fragen bereits gesichert ist. Einen weiteren erfreulichen Fortschritt für die künftige Entwicklung unseres deutschen Schutzgebietes und damit eine weitere Steigerung des deutschen Einflusses bei der politischen und wirtschaftlichen Erschließung des chinesischen Reiches bedeuten schließlich die beiden neuen Bahnkonzessionen, über die gegen Ende des Jahres 1913 nach langen und schwierigen Verhandlungen zunächst ein Vorvertrag zwischen dem deutschen Gesandten Herrn von Hartshausen und dem chinesischen Minister des Auswärtigen zustande gekommen ist. Es handelt sich um zwei neue als chinesische Staatsbahnen zu erbauende Bahnstrecken, für die,

ähnlich wie es bei der Nordstrecke der Tientsin-Pukow-Eisenbahn der Fall gewesen ist, deutsches Kapital, deutsche Materialien und deutsche Ingenieure Verwendung finden sollen und deren Betrieb und Verwaltung ebenfalls deutsch sein wird.

Die eine der beiden Bahnen ist als direkte Verlängerung der Schantungbahn über Tsinanfu hinaus gedacht; sie soll nach Überschreitung des Hoangho und des Kaiserkanals weiter in westlicher Richtung ins Innere vordringen, über Lintsing etwa Schuntefu erreichen, und damit die überaus wichtige Verbindung zwischen den beiden großen von Norden nach Süden führenden Eisenbahnlinien der deutsch-englischen Tientsin-Pukow-Eisenbahn und der französisch-belgischen Peking-Hankau-Bahn herstellen. Die neue Bahn wird Gebiete von großer Entwicklungsmöglichkeit durchqueren: Der Süden der Provinz Tschili ist durch reiche Ackerbaugebiete ausgezeichnet, deren Kaufkraft sich bald günstig bemerkbar machen dürfte, und die sich nach Westen anschließende, dicht bevölkerte Provinz Schansi verfügt neben ihrer landwirtschaftlichen Fruchtbarkeit über ausgedehnte Eisen- und Kohlenlager, deren Erschließung und rationelle Ausbeutung den Wohlstand des an Naturschätzen reichen Landes schnell heben dürfte. Die Transporte für landwirtschaftliche und industrielle Produkte würden der Bahn gute und mit der Zeit sich allmählich steigernde Frachten zuführen, die die Schantungbahn übernehmen und auf ihrer Strecke nach Tsingtau bringen könnte. Die Bedeutung der Bahn für die deutschen Interessen in Schantung liegt also auf der Hand.

Von nicht geringerer Wichtigkeit für die Schantungbahn und von noch größerer für den Hafen von Tsingtau ist die zweite Bahnlinie. Ihre Trace führt von Kaumi in ungefähr nord-südlicher Richtung über Itschaufu nach Han-

tschuang, wo sie den Kaiserkanal sowie den Anschluß an die Tientsin-Pukow-Bahn erreicht. Der Bau dieser Strecke war bereits im Kiautschou-Vertrage vom Jahre 1898 vorgesehen, mit dem Erwachen des chinesischen Nationalbewußtseins tauchte aber bei den Chinesen der Wunsch auf, die Konzession, die bereits erteilt, von Deutschland aber noch nicht benutzt worden war, zurückzuerhalten, um den Bau selbst durchzuführen. Das wurde ihnen schließlich unter der Bedingung zugestanden, daß sie bis zu Anfang des Jahres 1914 die Bahn gebaut und in Betrieb genommen haben müßten. Die politischen Umwälzungen waren es wohl nicht allein, die das unmöglich gemacht haben; genug, die Folge ist die jetzige Konzession, die den Bau nunmehr dem deutschen Unternehmungsgeist überläßt. Der Osten Schantungs und der Norden der Provinz Kingsu, den die Bahnlinie berührt, ist ebenfalls von großer natürlicher Fruchtbarkeit, und verschiedentlich, so bei Itschaufu, finden sich auch ausgedehnte, teilweise schon im Abbau begriffene Kohlenfelder, deren Absatzmöglichkeiten durch die Bahn eine kräftige Förderung erfahren werden. Für Tsingtau ist die Bahn um deswillen eine Notwendigkeit, weil dem deutschen Hafen eine große Konkurrenz drohte von dem südlich von Tsingtau und östlich von Hantschuang am Gelben Meer gelegen Orte Haitschau. Ein belgisches Syndikat, hinter dem wahrscheinlich auch französisches Kapital stand, hatte in geschickter Ausnutzung der damals unklaren innerpolitischen Zustände die Konzession für den Bau einer großen von Osten nach Westen verlaufenden Bahn bekommen, die von Haitschau ausgehen und tief in das Binnenland eindringen sollte. Damit zugleich wäre der Ausbau Haitschaus zu einem großen, modernen Hafen notwendig geworden, und das würde selbstverständlich eine schwere Konkurrenz für Tsingtau bedeutet haben. Aus diesem Grunde

ist die Linie Kaumi-Itschaufi-Hantschuang und die daraus resultierende Stärkung der Position Tsingtaus mit besonderer Freude zu begrüßen. Der Bau beider Bahnen, für den der Kapitalbedarf voraussichtlich mehr als 70 Mill. Mark betragen dürfte, soll sobald als möglich, wahrscheinlich also noch in diesem Jahre beginnen. Die neuen Bahnen sollen mit den schon in Schantung betriebenen anderen Bahnen möglichst Hand in Hand arbeiten, werden also auch in ihren Tarifen auf einander Rücksicht nehmen.

Ein Rückblick auf die bisherige Entwicklung der Schantung-Eisenbahn ergibt somit ein glänzendes Bild deutscher wirtschaftlicher und technischer Erfolge. Den Unterschied zwischen Heute und Früher charakterisiert im kleinen u. a. die Tatsache, daß man für die Strecke Tsinanfu-Tsingtau vor 15 Jahren gut 14 Tage brauchte, heute bringt uns die Bahn in 11 Stunden von der Hauptstadt Schantungs nach der schönsten und gesündesten Stadt der chinesischen Küste. Während früher mit der Reise eine nicht geringe Strapaze verbunden war, ist es heute ein Vergnügen, in den komfortabel eingerichteten Wagen der Schantungbahn durch das landschaftlich reizvolle, wenn auch nicht immer sehr abwechslungsreiche Gelände zu eilen. Der Leser möge mich im folgenden auf meiner Fahrt begleiten, um einen prüfenden Blick auf Land und Leute zu werfen, so weit dies bei einer solchen Fahrt möglich ist.

Von Patschienfu, der ersten Station, aus konnten wir noch in der Ferne deutlich die mächtige Kathedrale der katholischen Mission bei Tsinanfu erkennen. Nach Lungschan, dessen Bevölkerung überwiegend Seidenweberei betreibt, erreichten wir Mingschui, wo sehr viel Bambus gezogen wird; als eine Spezialität gelten die schönen dichtgeflochtenen Körbe aus geschälten Weiden. Die jungen Sprossen der Bambuspflanzungen werden als Gemüse in

den Handel gebracht, und chinesische Feinschmecker machen viel Rühmens von ihnen. Diese Bambushaine verleihen der Gegend etwas Pittoreskes, um so mehr, als das Dorf etwa 20 Minuten von der Station entfernt liegt, so daß man die fünf Meter hohen Bambusstangen als Hauptbelebungsmotiv empfindet. Von der nächsten Station, Putschi, aus sah man auf den etwa 500 m hohen Huschan, auf dem ein 16 m hoher Aussichtsturm errichtet ist. Ich mußte es mir leider versagen, die beschwerliche, aber vielgerühmte Kletterpartie auf den Gipfel zu unternehmen; der Fernblick muß aber wundervoll sein, und jeder, der mit einer Reise auf der Schantungbahn den Zweck verbindet, die vielen Schönheiten der durchfahrenen Strecke in aller Ruhe zu genießen, sollte nicht versäumen, auch in Putschi Halt zu machen. Auch der Jäger findet in diesen Gegenden reichlich Gelegenheit zur Betätigung. Hasen, Füchse, Tauben, Bekassinen, Schnepfen, Enten, wilde Gänse und Schwäne, Trappen und Edelreiher gibt es zu gewissen Zeiten in großer Zahl. An Raubwild ist der Wolf zu nennen, der zur Winterzeit in den Bergen bei Tsingtschoufu und bei Talintschyn vorkommt. Namentlich für die europäische Bevölkerung Tsingtaus und ganz Schantungs liegt natürlich ein großer Reiz und ein erheblicher gesundheitlicher Wertfaktor darin, durch die Bahn rasch und ohne Anstrengung aus den aufreibenden Mühen des Erwerbslebens hinaus in diese Gelände zu frisch-fröhlichem Jagen gelangen zu können. Zur Bequemlichkeit der Reisenden werden neuerdings durchgehende Fahrkarten für die Hauptstationen der Schantung- wie der Tientsin-Pukow-Bahn ausgegeben; auch das Reisegepäck kann durchgeführt werden.

Die Gegend ist von Putschi ab durch Höhenzüge belebt, und auch Flußläufe und Seen bringen mancherlei Abwechslung. Namentlich die Station Talintschyn hat stark gebir-

gigen Charakter, da die steilen Felswände ziemlich jäh zu Tal stürzen. Die nächste Station Tschoutsun, von den Chinesen das „größte Dorf" unter dem Himmel genannt, da der sehr dicht bevölkerte Ort keine Stadtrechte hat, liegt am Flusse des Peischan, eines Gebirgsstockes, von dessen Gipfeln der höchste 750 m erreicht. Berühmt ist Tschoutsun durch seine Seidenindustrie, deren Produkte als gelbe Rohseide, teils als blaue oder graue Seide in den Handel kommen. Diese Industrie verleiht auch der Umgegend von Tschoutsun ihr Gepräge; denn weit und breit sieht man nichts als Maulbeerplantagen. Es lockte mich sehr, den mir als recht eigenartig geschilderten Betrieb an Ort und Stelle einmal genau zu besichtigen, aber andererseits zog es mich doch mehr nach der deutschen Stadt an der Küste, deren Ausstrahlungen wirtschaftliches Gedeihen auch in diesen Platz chinesischen Gewerbefleißes tragen.

Die nächste große Station war die Stadt Tschingschoufu, früher nach Tsinangfu die bedeutendste von ganz Schantung. Sie ist der Wohnsitz eines Mandschu und soll auch um die Mitte des 17. Jahrhunderts aus einem Mandschulager entstanden sein. Der chinesische Teil Tschingtschoufus liegt von der Mandschustadt etwa 2 km getrennt und ist vom Bahnhof aus nicht zu sehn. In der Nähe erhebt sich der berühmte Tempelberg Yünmenschan, und vor der Stadt, etwa 15 km weit, bei der Station Tschotien, wo die südlichen Berge bedeutend näher an die Bahn herantreten, fallen als interessante Naturdenkmäler die hohen Erdpyramiden auf, die die Grabmäler der Fürsten von Tschi sind, einem Teile von Schantung im ersten Jahrtausend v. Chr. Die Station Tschotien selbst ist landschaftlich ganz besonders reizvoll gelegen am Ufer des Pseho, den die Bahn auf einer 470 m langen Brücke überfährt.

Im ganzen hat die Schantung-Bahn, was bei dieser

Gelegenheit erwähnt sein mag, 1330 Brücken und Durchlässe, und zwar 1150 eiserne Brücken, während der Rest auf Platten- und gewölbte Durchlässe entfällt. Letztere haben Lichtweiten bis zu 6 m und umfassen insgesamt rd. 640 m Lichtweite. Die eisernen Brücken differieren in den Einzel-Lichtweiten von 1 bis 46 m und umfassen im ganzen Durchlaßweiten von rund 7700 m. Die größte Brücke der Schantung-Eisenbahn, diejenige über den Tscheho, hat 9 Stromöffnungen von 40 m und 2 Öffnungen von je 35 m sowie zwei Flutöffnungen von je 20 m mit einer Gesamtlichtweite von 470 m. Daneben gibt es noch an größeren Brücken 17 eiserne von 50—100, 3 von 100—200 und 5 von 200 bis 300 m Lichtweite. Die Mauerungsarbeiten der sämtlichen Brücken umfassen rd. 210 000 cbm. Die meisten größeren Brückenwerke sind auf eisernen I-Pfählen von 12 bis 14 m Länge, zum Teil auch auf Brunnen gegründet. Der Pfeilerkörper besteht bei den Eisenpfahlgründungen aus Beton und ist mit Werksteinen verkleidet. Der Pfeiler bildet mit den eisernen Pfählen ein Ganzes, so daß selbst Unterspülungen der Betonunterfläche die Sicherheit des Bauwerks nicht beeinträchtigen. In weichem Boden wurden mit Holz armierte eiserne Pfähle verwendet.

Zwischen Tschotien und Tschoutsun liegt die kleinere Station Tschangtien, von der eine Zweigbahn nach Süden in die Berge nach Tsetschuan und Poschan abgeht. Die Zweigbahn Tschangtien bis Poschan ist 40 km lang. Von Tsetschuan, der zweiten Station an der Poschanlinie, zweigt wieder eine 7 km lange normalspurige Nebenlinie nach den Hungschankohlengruben der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft ab. Weitere Anschlüsse an die Hauptlinie sind gebaut: in Tsingtau nach dem Großen und Kleinen Hafen, in Fangtse nach den Kohlengruben ca. 4 km lang, in Tsinanfu nach dem Hsiau-ching-ho-Kanal und nach dem

Hoangho. Geplant ist ferner der Anschluß der neu eröffneten Eisenerzgruben in Tschin-ling-tschen durch eine 7 km lange Zweigbahn.

Diese Zweigbahnen sind vor allem auch mit Rücksicht auf die Interessen der Schantung-Bergbau-Gesellschaft gebaut, die im vergangnen Jahre von der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden ist, nachdem sie bis dahin selbständig betrieben worden war. Einige Bemerkungen über diese Gesellschaft dürften nicht ohne Interesse sein. Die Schantung-Bergbau-Gesellschaft war s. Zt. mit 12 Millionen Mark Kapital teilweise von denselben Interessenten wie die Schantungbahn gegründet worden und sollte der Bahn nicht nur den nötigen Bedarf an Brennstoff liefern, der mit jährlich etwa 30 000 t allerdings für den Bergbau kaum eine nennenswerte Rolle spielen konnte, sondern ihr vor allem durch die Kohlentransporte gute und ständige Frachteinnahmen zuführen. Die Bergbau-Gesellschaft hat diesen mit ihrer Gründung verfolgten Zweck auch voll erfüllt — von den Gütertransporten der Bahn entfielen im Jahre 1912 mehr als die Hälfte auf Steinkohlen-Briketts und Koks —, und die Sicherung dieser Kohlentransporte auch für die Zukunft und die hieraus sich ergebende Notwendigkeit eines Fortbestehens und einer Ausdehnung der Kohlengewinnung dürften der Hauptgrund für den Erwerb durch die Bahn gewesen sein. Auf der anderen Seite hat die Bergbau-Gesellschaft freilich ihren Interessenten wenig Vorteile gebracht. Während der 12 Jahre ihres Bestehens hat sie niemals Dividenden gezahlt, ist vielmehr ständig mit Geldansprüchen an die ihr nahestehenden Banken und an die Schantungbahn herangetreten. Neben 3,70 Mill. Mark Schulden brachte das letzte, am 31. März 1912 abgelaufene Geschäftsjahr eine Erhöhung der Unterbilanz auf $1^1/_4$ Mill.

Mark. Der Erwerb des Vermögens der Bergbau-Gesellschaft erfolgte gegen Gewährung von 5,40 Mill. Mark neuer Schantung-Eisenbahn-Aktien, die für das Jahr 1913 an den Dividenden teilnahmen. Daneben wurden zur Abrundung des Kapitals auf 60 Mill. Mark weitere 600 000 Mark neue Eisenbahn-Aktien ausgegeben. Die Bergbau-Gesellschaft betrieb zwei Steinkohlengruben, die Fangtse-Grube im Weihsien-Revier und die Hungschan-Grube in dem weiter von der Küste entfernt liegenden Poschanfelde. Die Fangtse-Grube hat der Gesellschaft schwere Enttäuschungen bereitet: Die Lagerungsverhältnisse und die Qualität der Kohle ließen zu wünschen übrig, die Aufschlüsse auf den tieferen Sohlen waren ungünstig, und der Betrieb wurde durch Gesteinsstörungen und durch Wasserzuflüsse mehrfach unterbrochen. Das beeinträchtigte einmal die Verwendungsmöglichkeit der Fangtsekohlen, steigerte zum anderen aber auch die Selbstkosten derart, daß der erzielte Betriebsüberschuß nicht einmal zur Deckung der auf die in der Grube interessierten hohen Kapitalien notwendigen Abschreibungen ausreichte. Als im Mai 1912 aus alten, inzwischen verlassenen Grubenbauten vollends noch ein Wasserdurchbruch erfolgte, der die Grube bis über die zweite Sohle hinweg unter Wasser setzte, mußte die Verwaltung den einen Schacht und zwei der überfluteten Tiefbausohlen aufgeben, da eine Beseitigung der Wässer nicht möglich war. Die Kohlenförderung im Weihsien-Revier ist seitdem auf täglich 600 t eingeschränkt worden, was der ohne Schwierigkeiten absetzbaren Kohlenmenge entsprechen dürfte. Weitaus günstiger liegen die Verhältnisse bei der Hungschan-Grube. Die Förderkosten waren niedriger, die Aufschlüsse durchweg gut, und da die Kohle bei geringer Rauchentwicklung große Heizkraft besaß, sich also besonders für Marinezwecke eignete, wurden im letzten Jahre über See und als Bunkerkohle

allein mehr als ein Viertel der Hungschan-Förderung verkauft. Die Kohle findet nicht nur bei unseren Kriegsschiffen, sondern auch bei den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd großen Beifall, und ihre Qualität steht in nichts hinter der Cardiffkohle zurück. Die tägliche Förderung auf der Hungschan-Grube ist inzwischen auf 1000 t erhöht worden. Im letzten Jahre war sie von 237 500 t auf 283 000 gestiegen, bei der Fangtse-Grube in demselben Zeitraum von 195 000 auf 205 000 t, und der Gewinn daraus hatte sich für beide Gruben von 248 000 Mark auf 491 000 Mark erhöht. Die bessere Qualität der Hungschankohle ergibt sich ohne weiteres schon daraus, daß mehr als zwei Drittel dieser Summe auf die Hungschan-Grube entfallen. Im letzten Jahre waren die Erträgnisse des Bergbaues derart, daß sie eine den Ergebnissen der Bahn gleichkommende Verzinsung der neuen Aktien erwarten lassen. Von besonderer Wichtigkeit für die künftige Entwicklung der Bahn und damit auch der Provinz Schantung erscheint das Eisenerzvorkommen, das, nicht weit von der Hungschan-Grube bei Tschinlingschen gelegen, zu den Gerechtsamen der Bergbau-Gesellschaft gehörte und nunmehr mit auf die Schantung-Eisenbahn übergegangen ist. Das Vorkommen zeigt einen Eisensteingehalt von nicht weniger als 65 %, und ein weiterer Vorteil besteht darin, daß die Ausbeutung zunächst im Tagebau geschehen kann. Für die Verwertung der Erzlager hat man die Erbauung eines großen, modernen Hochofenwerks erwogen, das die Kohle aus der Hungschan-Grube beziehen und durch die Bahn nach den Hochöfen transportieren lassen könnte. Schwierigkeiten ergaben sich lediglich aus der Verschiedenheit der Ansichten über den Ort, an dem das Hochofenwerk errichtet werden sollte; während die Bahnverwaltung, wenn irgend möglich, den Bau an der Stelle des Erzvorkommens

ausführen wollte, wünschte das Reichsmarineamt aus erklärlichen Gründen eine Verlegung nach Tsingtau.

Nach dieser wirtschaftlichen Abschweifung, die ich in dem eleganten Speisewagen der Bahn niedergeschrieben hatte, wollen wir wieder an den Fensterplatz unseres Abteils zurückkehren. Bald trat der Zug in die große Ebene ein, nachdem er an Weihsien mit seinem regen Verkehr und an Fangtse vorbeigesaust war und auf hohen Brücken über den Yünho und Weiho gesetzt hatte. Einst soll diese Ebene ein See gewesen sein, und noch heute wird er als solcher auf chinesischen und manchen europäischen Landkarten verzeichnet. Sicherlich war die Gegend früher sehr sumpfig, jetzt hat man aber durch geschickte Entwässerung eine gewaltige Feldfläche geschaffen, die dem Baumwollanbau dient und recht gute Erträgnisse abwerfen soll. Das weite flache Land mit seinen eigenartigen Entwässerungsanlagen und seinen geschickt angelegten Feldern macht durchaus keinen reizlosen Eindruck; nur darf man es nicht so wie manche Reisende machen, die immer nur das sehn, was für den Europäer im ersten Augenblick gewiß nichts Verlockendes hat: Schmutz, schlechte Straßen, Mangel an Verkehrsmitteln außerhalb des Bereiches der Bahn. Gewiß, das sind keine ganz angenehmen Beigaben, man muß sie aber mit in den Kauf nehmen, und wird dann im einzelnen gar viel Interessantes, Anregendes und Schönes im Lande und an seinen Bewohnern finden. Die Schwächen und Eigenarten werden als etwas historisch Gegebenes auf jeden, der nicht von seinem Thrönchen europäischer Zivilisation zu fallen befürchtet, wenn er einmal vom Standpunkte der Kultur aus schauen und urteilen soll, durchaus nicht „nur abstoßend“ wirken.

Wir sind eben in China — — — noch schien mir diese Fortführung des Gedankens nahezuliegen; da aber

tauchte in meiner Erinnerung an die Fahrt der Eintritt der Bahn in die deutsche Zone Schantungs auf, und ich bringe es daher nicht fertig, ihn weiter zu spinnen. Denn wir waren von nun an in einem anderen Lande, dessen Wesen wie das seiner Bewohner keineswegs unterdrückt, wohl aber in unglaublicher Weise gehoben und vervollkommnet worden ist. Ein Stück Deutschland habe ich dort unten kennen gelernt, mit anderen Linien und Bewegungen als zu Hause, gewiß, aber doch mit demselben Geiste, demselben Willen und demselben Können. Und wie wunderbar hat dieses deutsche China sein Äußeres verschönt, das ja durch natürliche Lage und Gestaltung schon mit zu dem Interessantesten gehört, was ich auf meinen weiten Fahrten durch alle Welt kennen gelernt habe. Noch fuhren wir von Kaumi bis Nükuhou durch chinesisches Gebiet. Aber auch hier offenbarte sich schon der deutsche Einfluß so unverkennbar, daß einem das Herz im Leibe lachte. Die Stadt Kaumi liegt in einer flachen Hügelkette, deren Höhen ziemlich dicht mit Kiefern, Zedern und Pappeln bewachsen sind. Vom Bahnhof aus führt eine sehr gut gebaute Straße nach der etwa $1^1/_2$ km entfernt liegenden Stadt. Die Bahn brachte uns dicht an den Unterkunfträumen vorbei, die früher von deutschen Truppen besetzt waren. In dem Kaumi-Lager war eine Kompagnie berittener Infanterie „Kaulianghusaren" einquartiert, derer die Deutschen der Gegend noch heute mit Dankbarkeit und liebevollem Scherze gedenken. In den freigewordenen Räumen hat die Regierung eine Gewerbeschule eingerichtet und sie damit dem Lande zu gleich nützlicher Verwendung erhalten, wie sie unter anderen Verhältnissen durch die deutsche Besatzung gegeben war.

Der nächste Haltepunkt war bereits Kiautschou, das mit seinen zinnengekrönten Mauern — in bescheideneren

Maßen weist sie ja jede chinesische Stadt und jedes chinesische Dorf noch immer auf — wie eine Festung des Mittelalters aussieht. Zwischen Kaumi und Kiautschou ist alles fruchtbares Ackerland, und der Fleiß der chinesischen Bauern zieht reichen Segen aus ihm. Schantung produziert für seinen eigenen Bedarf vornehmlich Hirse, Kauliang, Gerste, Weizen, Erbsen, Süßkartoffeln und den bekannten Schantungkohl. Der Gebrauch ist sehr groß, da die Bevölkerung die dichteste von allen Provinzen Chinas ist. Bis hart an die Mauern von Kiautschou reichen die Felder. Wichtiger für die Stadt ist aber noch immer der Handel, obwohl er durch das Aufblühen Tsingtaus erheblich zurückgegangen ist.

Nun nähert sich die Bahn der Bucht. Dicht am Strande blickte vor der deutschen Grenze der Tempel Nühuschans auf uns herab, bei Nühuhou überschritt dann der Zug den Paischaho und damit die Grenze. Hochauf ragten die zackigen Spitzen des Lauschangebirges, dessen höchste Höhe 1300 m erreicht. Im Süden der Kiautschoubucht aber grüßten die noch wilderen Perlberge, und wie durch gewaltige Tore eilten wir am östlichen Ufer der Bucht entlang nach Tsingtau, das überragt wird von dem Signalberge, auf dem stolz die deutsche Flagge weht. Landschaftlich ist dieser letzte Teil der Fahrt der schönste. Der Boden ist mit Feldern und Gärten bedeckt, Aprikosen-, Äpfel-, Birnen- und Pflaumenbäume hüllen das Land im Frühling in ihren weißen Blütenschnee ein oder tauchen es zur Erntezeit in die flammenden Farben des Herbstes. Als ich das erste Mal nach Tsingtau kam, vom Meere her, staunte ich über die Blütenpracht; diesmal bewunderte ich den Herbst, seine Schönheit und seinen Segen.

Mit ehrlicher Dankbarkeit verließ ich den Wagen der Schantungbahn, der mich so rasch und bequem durch das Land getragen hatte.

Tsingtau.

Als ich in Tsingtau den Wagen der Schantung-Bahn verließ und mich nur ein wenig auf dem Bahnhof umsah, überkam mich sofort das Gefühl: Hier bist du ganz auf deutschem Boden, und dieses Gefühl hat mich während meines Aufenthaltes in Tsingtau überallhin begleitet.

Schon auf dem Bahnhof (in der Europäerstadt) hört man nur deutsch sprechen: in den Bureaus, am Billettschalter, in der Gepäckabfertigung. Überall herrscht auch jene musterhafte Ordnung, die der Stolz unseres einheimischen Eisenbahnwesens ist. Die Bahnhofsanlage selbst bietet ein architektonisch freundliches Bild, verbunden mit zielbewußter Zweckmäßigkeit. Sie hat im europäischen wie im chinesischen Teile dem außerordentlichen Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse in Tsingtau entsprechend bis in die jüngste Zeit hinein ständig Erweiterungen erfahren. So wurden zuletzt am Bahnhof Tsingtau ein neuer großer Wagenschuppen und ein Wohnhausblock für Chinesen, am Bahnhof „Großer Hafen" ein geräumiges Stationsgebäude, in Syfang ein großes Bureaugebäude für die Zentralwerkstätte sowie Materialschuppen und Wohngebäude für europäische und chinesische Angestellte errichtet.

Der Bahnhof hat mit seinem gewaltigen Aufgebot an Zügen und Menschen schon jetzt tagaus, tagein, Stunde für Stunde eine enorme Arbeitslast zu bewältigen. Es wurden im Jahre 1912 in der Richtung nach Tsingtau 41 488

Personen und in der Richtung nach Tsinanfu 37 413 Personen befördert. An Frachten wurden nach Tsingtau 27 464,5 t Erdnüsse, 285 t Erdnußöl, 3392,5 t Bohnenöl, 110,5 t Baumwolle, 642 t Seide, 7092,5 t Strohborten befördert. Dabei waren damals auch in Tsingtau Verkehr und Handel durch die Wirren in China in Mitleidenschaft gezogen worden. Trotzdem zeigen alle Zahlen eine Zunahme: ein Zeichen dafür, welch eine Kaufkraft dem Lande innewohnt.

Ja, ein gesegnetes Land ist es, das sich vor meinen Augen ausbreitete, als ich vom Bahnhof mich der Stadt zuwandte, gesegnet durch seine natürlichen Werte und durch die Arbeit. Welch ein Unterschied gegen meinen ersten Besuch vor fünfzehn Jahren! Damals war ich von der Wasserseite her mit bangen Erwartungen in unser Pachtgebiet gekommen und hatte nicht wenig gestaunt, als ich sah, was in den wenigen Monaten von unseren Landsleuten doch schon erzielt worden war. Es war aber natürlich alles noch in den Anfängen, und viel, sehr viel blieb noch zu tun übrig. Die Überzeugung nahm ich aber schon damals von meinem Aufenthalte mit in die Heimat: daß wir trotz aller Schwarzseherei, in der sich namentlich das Ausland gefiel, unbedingtes Vertrauen in die Zukunft unserer ostasiatischen Kolonie haben durften. Neben der starken persönlichen Initiative unseres Kaisers und der wissenschaftlichen Erkenntnis unseres großen Geographen von Richthofen, der bereits Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts die natürlichen Bodenschätze von Schantung festgestellt und die wirtschaftspolitische Bedeutung seiner Eingangspforte Kiautschou betont hatte, war es vor allem das Verdienst des damaligen Chefs des ostasiatischen Geschwaders, des jetzigen Staatssekretärs des Reichsmarineamts v. Tirpitz gewesen, daß die Wahl auf Kiautschou fiel. Es war eine glückliche Wahl gewesen;

möge es auch eine Lehre für jetzt und immer sein, daß nicht in der Skepsis und Nörgelei, sondern in Zuversicht und Arbeit das Deutschtum seine Kraft hat!

Herr von Tirpitz hat dann als Staatssekretär des Reichsmarineamts die Ausgestaltung Kiautschous zur deutschen Kolonie von Anfang an geleitet. Nicht zum wenigsten diesem Manne und seiner genauen Kenntnis Ostasiens verdankt sie mit ihre außerordentliche Förderung und Entwicklung. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, auf die Gründe einzugehen, die zur Unterstellung des Kiautschou-Gebiets unter das Reichsmarineamt geführt haben, zumal hierüber noch viel Unklarheit besteht. Es soll dies an anderer Stelle geschehen und zwar werde ich mich dabei an die hervorragende „Einführung in die Kolonialpolitik" des Wirklichen Admiralitätsrats und Vortragenden Rates im Reichsmarineamt Professor Dr. Otto Köbner halten.

Zunächst aber wollen wir Tsingtau selbst erst einmal etwas näher kennen lernen und lenken unsre Schritte dem Hafen zu, der mich schon bei meiner ersten Chinareise durch seine Größe überrascht hatte, obwohl damals noch jeder Ausbau fehlte. Ich glaubte meinen Augen nicht zu trauen, je mehr ich mich dem Hafen näherte. Früher reckten kahl und nackt die Berge ihre gewaltigen Glieder empor. Und jetzt? Überall schmiegt sich das Grün der Waldungen die Berge hinan, überall Gärten, aus denen die schmucken Villen herausragen. Wie ein Zauberstücklein mutete es mich an. Und der Zauberspruch heißt: „Wage und arbeite". Es ist in der Hauptsache das Verdienst der land- und forstwirtschaftlichen Instanzen in Tsingtau, daß diese ehedem öden Gestade am gelben Meere nun landwirtschaftlich der reizvollste Punkt der ganzen Küste geworden sind. Sie gaben theoretisch und praktisch durch die Anlage von Versuchsfeldern Anregung

und Unterstützung. In großen Baumschulen werden die Stämmchen gehegt, bis sie in das Gelände verpflanzt werden können. Die Forstverwaltung schuf die umfangreichen Baumschulanlagen, aber nicht nur für den eigenen Bedarf; sie ist vielmehr bereits jetzt in der Lage, nach allen Gegenden hin junge Pflanzen abzugeben. Aus ganz China und allen möglichen fremden Kolonien und Ländern kommt eine von Jahr zu Jahr wachsende Nachfrage nach jungen Bäumen. Die Forstschule, die in Tsingtau eingerichtet worden ist, erfreut sich ebenfalls einer wachsenden Beteiligung. Die Zöglinge kommen von überall her und machen in ihrer Heimat später die beste Propaganda für den deutschen Forstschulunterricht. Nicht selten stellen sich Kommissionen ein, um sich durch Augenschein zu überzeugen, wie es möglich gewesen ist, in so kurzer Zeit ganze Berge anzuforsten und Baumschulen anzulegen, die nicht nur Nutzhölzer, sondern auch alle Arten Obstbäume etc. umfassen. Der gegenwärtige Leiter der Tsingtauer Forstverwaltung ist in China bereits eine anerkannte Autorität. Man möge nur dafür sorgen, daß uns eine solche Kraft nicht etwa von anderer Seite abspenstig gemacht wird. Neben dem Waldbestand hat er es auch verstanden, den Wildbestand ansehnlich zu heben, so daß jetzt sogar etwas Damwild vorhanden sein soll. Mit welcher Intensität gerade auf diesem Gebiete gearbeitet wird, dafür ist der Jahresbericht der land- und forstwirtschaftlichen Abteilung der Deutsch-Chinesischen Hochschule in Tsingtau ein eindringlicher Beweis. Der Zweck ist, eine Produktionssteigerung der chinesischen Landwirtschaft mit Hilfe neuzeitlicher Hilfsmittel herbeizuführen.

Was die Notwendigkeit einer solchen anlangt, so ist man sich an sachverständiger Seite darüber klar, daß hier eine Durchdringung Chinas mit westländischen Ideen zu-

erst einsetzen, daß die Steigerung der Agrarproduktion die Basis für alle andern Neugestaltungen im künftigen China bilden muß. In seinen „Deutsch-chinesischen Studien" schreibt Paul Rohrbach in dieser Hinsicht sehr richtig: „Eine Hauptaufgabe, die uns unser chinesischer Besitz stellt, ist die Besserung der bäuerlichen Wirtschaft in Schantung . . . Die Frage einer Hebung der Agrarproduktion Schantungs durch Einführung mineralischer Düngemittel und Hebung der Viehzucht . . . kann recht eigentlich einen Prüfstein für die neuerdings oft hervorgehobene Bedeutung Tsingtaus als Kulturzentrum für die benachbarten chinesischen Gebiete abgeben . . . Es verdient betont zu werden, daß hier eine ganz konkrete und genügend bestimmt umschriebene Aufgabe vorliegt, die zunächst auch mit beschränkten Mitteln und im kleineren Umfange in Angriff genommen werden kann, und für die es bei einigermaßen geschickter Behandlung unschwer gelingen wird, erst das Interesse und dann das Vertrauen der Chinesen selbst zu gewinnen. Die Vorteile, die sich für die Bevölkerung wie für die Verwaltung aus der Vermehrung des landwirtschaftlichen Ertrages ergeben, liegen so auf der Hand und werden dem praktischen Sinn der Chinesen umsomehr einleuchten, als hierbei von all den Dingen, die ihr politisches Mißtrauen erwecken, Eisenbahn- und Bergwerkskonzessionen und dergl. mit keinem Wort die Rede ist."

Die Landwirtschaft in Schantung baut Hirse, Weizen, Kauliang und süße Kartoffeln als die hauptsächlichsten Nahrungsmittel an. Der jetzt angebaute Weizen reicht aber nicht aus, um den Bedarf der Provinz an Mehl zu decken; so mußten im Jahre 1911 noch über 44 000 Pikul Mehl aus den Mühlen von Schanghai eingeführt werden. Erdnüsse, die besonders für die Ölgewinnung angebaut werden, sind heute bereits der Hauptausfuhrartikel Tsingtaus.

Die Ausfuhr ist in dem kurzen Zeitraum von 1908 bis 1911 von 95 000 auf 797 000 Pikul im Jahre gestiegen. Der Anbau von Baumwolle hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht, und man hegt die Hoffnung, daß sie noch einmal eine große Rolle spielen wird. Bisher ist jedoch nur ein geringer Teil über Tsingtau zur Verschiffung gelangt. Es waren zwar im Jahre 1911 schon 40 000 Pikul. Diese Menge würde sich aber sicherlich sofort bedeutend steigern, wenn Tsingtau die von den Interessenten schon lange geforderte Baumwollpresse erhielte und dadurch dem jetzigen Konkurrenzhafen Tientsin gleichgestellt würde. Sehr üppig ist die Obstzucht in und um Tsingtau. Gleich einem Blütenhain liegt das Land da im Frühjahr, und namentlich vom Hafen aus muß der Anblick der terrassenförmig ansteigenden Obstanlagen mit ihren schneeigen Blütenkronen bezaubernd sein. Unter dem Obst gebührt der erste Platz der Chinabirne, die sehr saftreich ist und auch den großen Vorzug hat, sich fast ein Jahr lang zu halten. Die Ausfuhr über Tsingtau hat schon sehr hohe Zahlen erreicht, so 1909 fast 145 000 Pikul. Ferner gedeihen dort Pfirsische, Aprikosen, Äpfel und Trauben von hervorragender Güte.

Es war die Zeit kurz nach der Ernte, als ich die „grüne Insel" (dies die Bedeutung des Namens Tsingtau) durchquerte, und die Herbsttage sind in Schantung wohl die schönsten des Jahres. Alles liegt im herrlichsten Sonnenschein, und die Luft ist so rein, daß man meilenweit ins Land hineinschauen kann. Das ganze Bild hat etwas wundervoll Weiches an sich, und nur die Grenzlinien treten mit bizarrer Deutlichkeit hervor. Die Glut, die im Sommer Luft und Licht zur Last macht, ist gewichen, die Wärme ist wie eine Liebkosung vor dem Abschied, dem Winter. Und kein Himmel ist schöner als der, der sich im tiefen Blau zur Herbstzeit über Schantung spannt.

Ich habe das Entzücken dieser Herbsttage nicht genug auskosten können. Man spielt in unserer Zeit so gern mit dem Bedürfnisse nach dem Neuesten, Entferntesten, und beugt so gern der Mode den Nacken. Oft, ja meist fällt es wirklich gutem Geschmack schwer, mitzumachen. Würde es aber Mode werden, die „Sommerreise" in den Frühherbst zu verlegen und Tsingtau als Ziel aufzustellen, so hätten die, die Zeit und Geld zu solcher Erholungsfahrt haben, einmal wirklich etwas von ihrer Zeit und ihrem Gelde.

Tsingtau als Badeort! Für die ganze asiatische Küste ist die deutsche Stadt schon heute ein Erholungsort ersten Ranges geworden. Warum sollte nicht auch aus Europa und im besonderen aus Deutschland jemand, den es reizt, mit dem Angenehmen das Nützliche und Interessante einer weiten Fahrt zu verbinden, auch einmal die klimatischen Vorzüge und landschaftlichen Reize Tsingtaus sowie seines Hinterlandes genießen? An Komfort mangelt es wirklich nicht. Wohlgepflegte Promenadenwege durchziehen die Stadt und setzen sich in künstlichen Pfaden durch den Wald fort. In diesem Straßenbau ist in kürzester Zeit Vorbildliches geleistet worden. Als ich das erste Mal Tsingtau besuchte, da lernte ich die Not, die gerade durch den Mangel an Straßen und die Mangelhaftigkeit der vorhandenen dem ganzen Verkehrsleben und jedem einzelnen aufgebürdet wurde, noch gründlich kennen. Jetzt sind die Fahrstraßen und Reitwege wohlgepflegt und zu beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt Durchschnittlich haben sie eine Breite von 15 m, wovon 7,5—9 auf die eigentliche, meist chaussierte Fahrstraße entfallen. Die meistbefahrenen Straßen sind seit einigen Jahren sogar asphaltiert. Die Staubentwicklung bekämpft man mit Wassersprengung, und zwar geschieht dies bei den nach der Tsingtaubucht absteigenden Straßenzügen der Ersparnis halber mit Seewasser, für die

übrigen liefern Zapfbrunnen das erforderliche Naß. Für die unvermeidlichen Schubkarren sind schmale Geleise aus Granitplatten angelegt worden, so daß auch bei Regenwetter ein Aufwühlen durch die scharf eindringenden Räder nicht mehr zu befürchten ist. Und von allen Straßen schweift der Blick durch die geschickte Anordnung der Bebauung ungehemmt über die Stadt zum Meer und zum Gebirge. Wo früher armselige chinesische Häuser standen und dann anfangs nur einige deutsche Warenhäuser hergerichtet wurden, da dehnt sich jetzt die neue Stadt aus, im Hintergrund gekrönt durch die Berge, auf denen sich in prachtvoller Lage Villa an Villa reiht. Hoch oben liegt das Gouvernementsgebäude, nicht prunkhaft überladen, sondern eben den praktischen und repräsentativen Erfordernissen architektonisch angepaßt. Nach demselben Prinzip sind die anderen Staatsgebäude sowie die einzelnen Villen aufgeführt. Da, wo früher an den Straßen sich tiefe Abgründe befanden, welche die Wege beschwerlich und oft unbenutzbar machten, sind in geschickter Weise Baumpflanzungen und Blumenterrassen angelegt. Am Meeresufer fällt besonders das große Hotel „Zum Prinzen Heinrich" auf, das auch den verwöhntesten Ansprüchen des Reisenden in jeder Beziehung Rechnung trägt und in dem Strandhotel eine für Sommerreisende empfehlenswerte Dependance besitzt. Sehr gut sind auch das Hotel Fürstenhof und das Zentralhotel. Die eigentlichen Geschäftsgebäude, Warenspeicher etc. sind mehr und mehr nach dem Hafenviertel verlegt worden, wodurch dem Innern der Stadt ein gleichmäßig freundliches Aussehen gegeben wird. In der ersten Zeit hatte man in der Lage der Gebäude allerdings vielfach nicht Rücksicht auf den harten chinesischen Winter genommen. So wurden die Erker, Treppenhäuser, Dielen etc. als gar schlechte „Wärmeleiter" empfunden, und es wurde mit Recht über die kalten Woh-

nungen geklagt. Diese Übelstände sind aber längst abgestellt worden, so daß heute jeder in Tsingtau sein warmes Zimmer haben kann.

Der Zustrom reicher Chinesen, ganz besonders der reichen Großkaufleute, hat nach der Revolution von Jahr zu Jahr zugenommen und sich gerade in neuester Zeit gewaltig gesteigert. So sind die großen Terrains, die auch in den abgelegeneren Teilen Tsingtaus von breiten Straßen durchzogen werden, im letzten Jahre nahezu ausverkauft worden, so daß sich bald ein starker Mangel geltend machen wird. Das Gouvernement wird deshalb mit der Anlage neuer Straßen und der Freigabe der anliegenden Grundstücke demnächst anfangen müssen. Es ist von ihm nach dieser Richtung hin glücklicherweise beizeiten Vorsorge getroffen und für den Ausbau des Hafens sowie für die dazu nötigen Verwaltungs- und Lagerhäuser und sonstigen Regierungsgebäude genügender Raum reserviert worden.

Im Jahre 1912 wurden von der Baupolizei insgesamt 383 Gesuche genehmigt. Die bestehenden drei Ringofenziegeleien waren nicht imstande, dem Absatz zu genügen, und es wurden seitens europäischer und chinesischer Firmen zu beiden Seiten der Kiautschou-Bucht und in Wu-Dja-Tsun in Feldöfen Ziegelsteine hergestellt. Die Schantungbahn brachte ferner aus Fangtse Ziegelsteine nach Tsingtau, damit in der kritischsten Zeit die Nachfrage einigermaßen befriedigt werden konnte. Völlig ausgebaute Stadtviertel entstanden neu in der Nähe des Polizeigebäudes und nördlich des Faber-Krankenhauses; ferner wurden in der Hafengegend große Komplexe bebaut. Die Lücken in der Bebauung in Tapatau wurden größtenteils geschlossen.

Mit welchen Schwierigkeiten gerade auf dem Gebiete der Bautätigkeit zu kämpfen war, das haben jene Männer erfahren müssen, denen es nach der Besitzergreifung oblag,

die vorhandenen halbzerfallenen Räume des chinesischen Lagers für das 600 Mann starke Landungskorps, das unter Admiral von Diederichs die Besetzung ausgeführt hatte, einigermaßen wohnlich herzurichten. Der Kaiserliche Dolmetscher beim Gouvernement von Kiautschou Dr. E. Michelsen gedachte im Jahre 1910 in einem Vortrag vor der Abteilung Tsingtau der Deutschen Kolonialgesellschaft dieser ersten Bautätigkeit mit folgenden treffenden Worten: „Wir können uns heute schwer vorstellen, welche Mühe die erste Einrichtung verursacht, welches Maß von Findigkeit und Fähigkeit, mit beschränkten Mitteln viel zu erreichen, sie erfordert haben muß. Gelernte chinesische Arbeiter und die notwendigsten Materialien fehlten. Fenster und Türen, Tische und Stühle, Straßenlaternen, Öfen und Herde, ja selbst Ziegelsteine mußte man sich aus Schanghai kommen lassen. Aber man war bescheiden, und der Deutsche, der damals nach Tsingtau kam, war überhaupt froh, in einem alten Chinesenhause eine solche Wohnstätte zu finden. Mühsal und Beschwerden des Lebens gingen unter in der Fülle der Arbeit, die eines jeden harrte."

Ich habe bereits von der Notwendigkeit der Freigabe weiterer Grundstücke seitens des Gouvernements gesprochen und möchte dem noch einige aufklärende Worte hier folgen lassen, um so mehr, als sich mir dadurch Gelegenheit bietet, auf eine der hervorragendsten Einrichtungen in der Verwaltung der Kolonie einzugehen und zugleich die Frage ihrer Unterstellung unter das Reichsmarineamt wieder aufzunehmen. Die Marineverwaltung hatte auf Grund der Erfahrungen aus der Zeit her, wo nur ein deutsches Geschwader zum Schutze der deutschen Handelsinteressen in den chinesischen Gewässern stationiert war, mit der Erwerbung des Pachtgebiets in erster Linie den Zweck der Schaffung eines maritimen Stützpunktes verbunden. Damit soll-

ten allerdings auch die wirtschaftlichen und politischen Bedürfnisse der Kolonie zur Befriedigung gelangen, aber es versteht sich wohl von selbst, daß die speziellen Erfordernisse des Flottenstützpunktes die Direktiven geben mußten. Hierin ist der Hauptgrund für die Unterstellung des Pachtgebiets unter das Reichsmarineamt zu suchen, die in der Folgezeit durch die geschickte Nutzbarmachung der administrativen Befugnisse und Möglichkeiten die Entwicklung der Kolonie auch in wirtschaftlicher Hinsicht so außerordentlich förderte. Gleich die Frage der Bodenpolitik fand dadurch eine besondere, wie sich bald herausstellte, glückliche Lösung. Die Verwaltung entzog sie nämlich von vornherein der privaten Spekulation, indem sie das Land zu einem festgesetzten amtlichen Preise von den chinesischen Eigentümern selbst erwarb und es dann, in einzelne Parzellen zerlegt, je nach Bedarf an den Meistbietenden verkaufte. Durch eine Reihe zweckmäßiger Bestimmungen wurden auch verschleierte Spekulationen mit Erfolg verhindert. Die vielfach geäußerte Befürchtung, daß dieser Ausschluß der privaten Initiative auf die koloniale Entwicklung hemmend einwirke oder doch eingewirkt habe, ist durch die Tatsachen glänzend widerlegt worden. Man hat allerdings einen vorübergehend vorhandenen Kapitalmangel darauf zurückgeführt, aber sicherlich ist er, wenn er überhaupt eine Folge des Tsingtauer Systems war, weniger bedenklich gewesen als die Verquickung der Landfrage mit dem Großkapital in anderen deutschen Kolonien. Durch die Gründung einer Hypothekenbank ist im übrigen auch diesem Mangel nunmehr abgeholfen worden, wenn auch ihre Arbeit unter den ungünstigen allgemeinen Geldverhältnissen nicht unerheblich zu leiden hat. Das Bankwesen in Tsingtau hat auch dadurch eine bedeutende Erweiterung erfahren, daß im Jahre 1912 neben der Deutsch-

Asiatischen Bank die Hongkong and Shangai Banking Corporation sowie die Russisch-Asiatische Bank eigene Filialen errichteten, während sie sich bis dahin mit der Vertretung durch kaufmännische Firmen begnügt hatten. Von den Kaufleuten wurde dies natürlich mit Freuden begrüßt, da ihnen durch die Konkurrenz von drei Banken hauptsächlich in Kursgeschäften nicht zu verkennende Vorteile erwachsen. Im engen Zusammenhang hiermit steht, daß sich in demselben Jahre Kursmakler in Tsingtau niederließen, die sich, vier an der Zahl, Ende des Jahres zur „Tsingtauer Kursmakler-Vereinigung" zusammengeschlossen haben. Der Bericht der Handelskammer Tsingtau für das Jahr 1912 bedauert nur, daß es nach der Auflösung der Kienschun-Bank an einer kapitalkräftigen chinesischen Bank fehlt, die hauptsächlich die chinesischen Geschäfte vermitteln würde. Erwähnen möchte ich in diesem Zusammenhange noch, daß 1909 das erste Nickelgeld (5 und 10 Cent-Stücke) deutscher Prägung im Schutzgebiete zur Ausgabe gelangte. Wer mit den chinesischen Währungsverhältnissen nicht vertraut ist, könnte meinen, daß es inkonsequent ist, wenn die deutsche Regierung wohl den an der Küste kursierenden Dollar beibehält, dasselbe aber nicht auch bei den Scheidemünzen tut. Doch es hat seinen guten Grund. Die chinesischen Behörden haben kleine Silbermünzen im Nennwerte von 10 und 20 Cent prägen lassen, haben aber, da sie den Markt damit überschwemmten, deren Zwangskurs nicht festhalten können. Man bekommt also, wenn man einen Dollar wechselt, 110 bis 120 Cent in silberner Scheidemünze. Das hat für den Kleinhandel zu den größten Unzuträglichkeiten geführt. Denn wenn jemand z. B. in einem Laden Sachen im Werte von einem halben Dollar kaufte, so zahlte er zu wenig, wenn er in kleiner Münze 50 Cent gab; er zahlte zu viel, wenn er mit einem Dollar zahlte und 50 Cent heraus-

bekam. Diesem Übelstande hat die deutsche Regierung abgeholfen, indem sie ihre eignen Nickelmünzen mit Zwangskurs herausgab. Nun sind 10 Zehnzentstücke wirklich ein Dollar. Diese Scheidemünze ist vom Verkehr sehr willig aufgenommen und wird längs der Schantungbahn bis Tsinanfu hinauf benutzt. Leider scheint davon in Tsingtau selbst zu wenig zu kursieren, so daß man noch ziemlich häufig die chinesischen silbernen Scheidemünzen sieht.

Hand in Hand mit dem Aufschwung der Kolonie ging als unabänderliche, wenn auch nicht gerade erwünschte Folge eine Steigerung des allgemeinen Preisniveaus, das gegenwärtig schon fast als zu hoch bezeichnet werden muß. So haben namentlich die Wohnungspreise eine Höhe erreicht, die kaum noch zu überbieten ist, und es wäre wohl an der Zeit, hier Abhilfe zu schaffen. Ein Grund mit für die allgemeine Teuerung liegt darin, daß Tsingtau sich, wie schon erwähnt, mehr und mehr zu einem Badeort, man möchte sagen, erster Klasse herausgewachsen hat. Von überall her kommen die Badegäste und helfen an ihrem Teile, die Preise in die Höhe zu schrauben. Die Saison dauert bei der Gunst des Schantung-Herbstes bis tief in den Oktober, und während der ganzen Zeit erfüllt den herrlichen Badestrand reges Leben. Fehlen auch Tsingtau die Vorzüge der tropischen Lage Hongkongs, so hat unser Schutzgebiet die sicherlich größeren der nördlichen gemäßigten Zone mit ihrem der Gesundheit des Europäers so zuträglichen Wechsel von Sommer und Winter. Hierzu treten die Vorteile seiner wesentlich imponierenderen und auch landschaftlich reizvolleren Lage an dem Westabhange des majestätischen, bis 1130 m ansteigenden Lauschangebirges, mit dem sich der nur etwa 350 m hohe gegen Hongkong steil abfallende Peak nicht vergleichen kann. Malerisch baut sich die Stadt auf diesem Abhange auf und streckt sich in die Einfahrt zur Kiautschou-

Bucht vor. Links von der Einfahrt liegt die Halbinsel Kap Jäschke, gegenüber das Perlgebirge.

Die Berge um Tsingtau, allen voran das Lauschan-Gebirge, sind zum Wohle der Bevölkerung in geradezu bewunderungswerter Weise ausgenutzt worden. In das Lauschan-Gebirge führt eine prächtige Chaussee, und durch gute Verkehrsverbindungen ist im Sommer reichlich dafür gesorgt, daß man es in kürzester Zeit erreichen kann. Es war mir vergönnt, in Gesellschaft des Gouverneurs, Exzellenz Meyer-Waldeck, und seiner liebenswürdigen Frau Gemahlin eine Autofahrt dorthin zu machen. Alle chinesischen Ortschaften, die wir berührten, zeigten jene musterhafte Ordnung, die ich wiederholt rühmend hervorheben konnte, und zeugten durchweg von einer gewissen Wohlhabenheit. Die Villen in dem Gebirge selbst sind teils Eigentum von Bewohnern Tsingtaus, teils haben sich Bewohner von entfernter liegenden Ortschaften hier ein Plätzchen als Sommeraufenthalt ausgesucht. Gute Hotels sorgen außerdem dafür, daß auch minder Bemittelten für kürzere oder längere Zeit ein Verweilen in diesen herrlichen Bergen ermöglicht wird. Für die Besatzungstruppe, wie überhaupt für die Beamten von Tsingtau sind besondere Unterkunftshäuser errichtet worden, in denen sie im Sommer und sogar auch im Winter Erholung finden. Gut gepflegte Wege führen durch das ganze Gebirge, und es möge hierbei die Tatsache Erwähnung finden, daß das Reich zu deren Anlage nichts beigesteuert hat, da die zur Erholung in die Berge geschickten Mannschaften es sich als ihre Aufgabe gestellt hatten, diese Wege einzurichten und instand zu setzen. Das Lauschangebirge, das früher nur selten der Fuß eines Fremden betrat, ist jetzt ein sehr beliebter Ausflugspunkt für Tsingtau und seine Umgebung geworden und legt ein beredtes Zeugnis davon ab, wie ziel-

bewußt man überall in unserer Kolonie vorgegangen ist. Die Versuche, die Marmorbrüche des Gebirges auszubeuten, haben zu keinem rechten Resultat geführt; möglich, daß die hierauf zielenden Gründungen mit allzu geringem Geschick ins Werk gesetzt wurden.

Es ist als ein großes Verdienst der deutschen Verwaltung anzusehen, daß sie gleich nach der Besetzung des Schutzgebietes die klimatischen und die Bodenverhältnisse des Landes einem genauen Studium unterworfen und aus diesem heraus die möglichen Verbesserungen rasch erkannt hat. Ohne lange zu zögern, wurde ein meteorologisches Observatorium gebaut, das wertvolle Ergebnisse für die Erkenntnis der klimatischen Verhältnisse zeitigte, die man kurz und knapp als hervorragend gut bezeichnen kann. Tsingtau gehört — ich folge hier einer kolonialmedizinischen Studie des Sanitätsrats Dr. Franz Kronecker, der jahrelang in Kiautschou gelebt hat — dem ostasiatischen Monsumgebiete an, hat aber durch seine Lage zwischen Gebirge und Meer im Sommer nicht unter jener unerträglichen Hitze zu leiden, wie sie unter gleicher Breite im Innern Chinas herrscht. Die mittlere Tagestemperatur stellt sich in unserem Schutzgebiete während des August, des heißesten Monats im Jahre, auf 27,7° C., d. h. ungefähr gleich hoch wie in dem unter derselben Breite gelegnen Cadix. Weiter zeigt sich in dieser Jahreszeit der Vorzug von Tsingtaus maritimer Lage in Gestalt der dort wehenden überaus erfrischenden Seewinde. Als noch chinesische Mißwirtschaft auf dem Lande lastete, und weit und breit weder Baum noch Grashalm wuchs, da machte sich die Trockenheit der Luft im Winter und Frühling in einer entsetzlichen Dürre des Bodens und in dichten Staubwolken recht unangenehm bemerkbar, und nach dem Sommer war das ganze Gelände durch die Regenmengen in einen Sumpf verwandelt. Die deut-

sche Kulturarbeit hat hier aber energisch Abhilfe geschaffen, namentlich durch die bereits geschilderte Aufforstung des Pachtgebietes. Millionen um Millionen von Bäumen und Sträuchern sind gepflanzt worden. Durch die Baumwurzeln bekam die Ackerkrume Halt, und der Regen, der bis dahin alles wegschwemmend niedergestürzt war, wurde jetzt aufgesogen, so daß der Boden auch während der trocknen Perioden die Feuchtigkeit anhielt. Neben den hygienischen Faktoren wurden dadurch hauptsächlich auch solche der Landwirtschaft in Werte umgesetzt. Das Wasser ist ja bekanntlich von größtem Einfluß auf das Pflanzenleben, indem es einmal als Nährstoff dient, dann aber auch als Transportmittel der Nährsalze aus dem Boden an diejenigen Stellen der Pflanze, wo sie bei der Bildung organischer Pflanzensubstanz gebraucht werden. Hier wirkte also auch die Beforstung des Bodens in starkem Maße regulierend. Allerdings ist dieser trotzdem nicht immer imstande, die Wassermengen aufzunehmen, namentlich in den Regenmonaten Juli und August nicht, wo sie zum größten Teile oberflächlich abfließen. Die deutsche landwirtschaftliche Schule in Tsingtau hat aber die Regelmäßigkeit der größten Regenfälle festgestellt, und die Bestellung der Felder ist dieser Periodizität vollkommen angepaßt worden.

Die klimatischen und hygienischen Bedingungen fanden mit vollem Rechte auch bei der Anlage und dem Bau der Stadt Tsingtau weitestgehende Beachtung, zunächst einmal dadurch, daß die Europäerstadt von den Siedelungen der Eingeborenen auf das strengste getrennt wurde. Ferner wählte man die sich gegen das offne Meer hin senkenden Ostabhänge des Lauschangebirges als Platz für die Europäerstadt, weil dort während des Sommers die erfrischenden Meereswinde am meisten zur Geltung kommen und im Winter die Berge ausreichenden Schutz gegen die

scharfen Nordoststürme gewähren. Auf die gegenüberliegende westliche Flanke der Hügelkette verlegte man die Chinesenstadt Tapatau, so daß ihre Abwässer weder nach der Europäerstadt noch nach dem Hafen ablaufen konnten. Man mußte ja damals damit rechnen, daß die Chinesen aus Abneigung gegen das Europäertum in ihrer Mißwirtschaft beharren oder sich doch zum mindesten nur sehr langsam erziehen lassen würden. Hierin ist inzwischen aber ein großer Wandel eingetreten, nicht zum wenigsten dadurch, daß man von Anfang an die denkbar günstigsten Voraussetzungen schuf. Namentlich durch die Errichtung von 500 Kulihäusern sorgte man zunächst einmal für eine feste Einwohnerschaft. Schon im Jahre 1901 waren in Tapatau alle zur Bebauung angelegten Grundstücke verkauft, und der Bauplan mußte wesentlich erweitert werden. Gegenüber der Gewohnheit des Chinesen, den Raum ohne Rücksicht auf Hygiene bis zum äußersten auszunutzen, wurde bestimmt, daß alle zum Aufenthalte menschlicher Individuen dienenden Räume eine Bodenfläche von wenigstens 5 Quadratmetern und eine Höhe von 2,7 Metern haben müssen. Eine strenge Handhabung der Baupolizei sorgt dafür, daß diese Bestimmungen nicht etwa nur auf dem Papier stehn. Ich habe übrigens überwiegend den Eindruck gewonnen, daß die Mehrzahl der Chinesen in Tsingtau die Segnungen dieser Anordnungen erkannt hat und so zum Erzieher für ihre eigenen Landsleute geworden ist. Ja, als ich die Europäerstadt verließ und in das Chinesenviertel eindrang — übrigens ist die Trennung nicht mehr scharf durchgeführt —, da war meine Bewunderung über den Umschwung, der sich hier vollzogen hat, fast noch größer als über denjenigen in dem europäischen Teile. Wie man es fertig gebracht hat, in kaum einem Jahrzehnt die dortigen Chinesen an Ordnung, Reinlichkeit und Sitte zu gewöhnen,

ist geradezu ein Rätsel. Da, wo früher Lehmhütten und chinesische Wohnstätten primitivster Art standen, sieht man jetzt in breiten Straßen Häuser nach europäischer Art, in denen oftmals mehrere Parteien wohnen, die dann zusammen dafür sorgen, daß das Haus in reinlichem Zustande gehalten wird. Wir haben hier ein glänzendes Beispiel dafür, daß der Chinese sehr wohl erzogen werden kann, wenn es nur mit Energie und Konsequenz geschieht. An zwei Stellen der Stadt sind, was als ein interessantes Faktum erwähnt sein mag, Waschbänke mit fließendem Wasser errichtet worden, wo die chinesischen Frauen ihre Wäsche waschen und spülen; von morgens bis abends ist hier kaum ein Platz frei.

Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhange bleiben, daß es gelungen ist, in Tsingtau den Opiumgenuß zu unterbinden, als sich die Anfänge einer gewissen Verbreitung zeigten. Bereits Ende 1911 waren infolgedessen die Vorräte am Orte beinahe völlig verbraucht, und die meisten Händler schlossen ihre Geschäfte, die übrigen folgten im nächsten Jahre. Auch in der Provinz Schantung ist der Kampf gegen das Opium so erfolgreich geführt worden, daß schon 1908 der Gouverneur der Regierung in Peking empfahl, die Unterdrückung jeglichen Mohnanbaues bis 1910 anzuordnen. In der Tat war in diesem Jahre der Anbau gänzlich eingestellt, und die nun zunächst beobachtete Einfuhr aus Schanghai wurde dadurch sehr schnell eingeschränkt, daß im Jahre 1911 diejenige präparierten Opiums verboten wurde. Die letztere Maßregel hatte eine solche Verteuerung des Giftes zur Folge, daß sein Genuß für die niederen Klassen nicht mehr in Frage kam. Für unser Schutzgebiet aber kann, wie schon erwähnt, von einer Gefahr durch das Opium überhaupt nicht die Rede sein.

Diese Einschaltung hat uns noch einmal auf das Ge-

biet der Volkshygiene geführt, und ich möchte im Anschluß hieran mit einigen Worten noch die wichtigen Fragen der Wasserversorgung, Kanalisation und Müllabfuhr streifen. Die Bemühungen der Regierung, Tsingtau und seine Umgebung mit einwandfreiem Trinkwasser und sonstigen Wasseranlagen zu versehen, waren sehr bald von Erfolg gekrönt. Schon im Jahre 1901 konnte man frisches Leitungswasser aus der Grundwasserleitung vom Haipotale nach Tsingtau genießen. Das nahe der Entnahmestelle gelegene Dorf Haipo erwarb die Regierung auf Abbruch, um jeder Gefahr einer Verschmutzung des Wasserwerks vorzubeugen. Einen nicht minder großen Erfolg bedeutet die Einrichtung der Schwemmkanalisation. In der europäischen Stadt sind wohl alle Häuser nunmehr an sie angeschlossen, und auch in der Chinesenstadt ist bereits der Anfang gemacht worden. Die Müllabfuhr liegt in den Händen eines Unternehmers, der durch genaue Vorschriften zu einer hygienischen Handhabung des Betriebs gezwungen ist.

Die Entwickelung Tsingtaus in kultureller Beziehung hat nach alledem in der verhältnismäßig kurzen Spanne Zeit, in der deutsche Arbeit und Energie sich hier betätigte, Fortschritte gezeitigt, die mit Recht ungeteilte Anerkennung und Bewunderung verdienen. Alle die Männer, die dort gewirkt haben und noch wirken, vom Gouverneur herab bis zum Handwerker und Arbeiter, sind Träger des deutschen Kulturgedankens in schlechthin vorbildlicher Weise, nicht zu vergessen auch die Missionare, deren selbstlose Arbeit den Boden vorbereitet hat. Was in Tsingtau geleistet wird, ist deutsche Leistung und wird als solche in ganz China gewertet. Der Umfang der deutschen Handelsinteressen hatte, wie erwähnt, das Bedürfnis nach einer eignen Kolonie und damit nach einem maritimen Stützpunkte begründet.

Die Seele Tsingtaus, der Spiegel seiner maritimen und wirtschaftspolitischen Bedeutung, ist sein Hafen, der denn auch das eindringlichste Zeugnis von dem bisher Erreichten ablegt. Das Jahr 1899 brachte gleichzeitig mit dem Beginne des Baus der Schantungbahn den der Hafenanlage. Bereits im Jahre 1901 war er so weit gefördert, daß der sog. kleine Hafen dem Verkehr dienstbar gemacht werden konnte. 1904 wurde dann die ganze Anlage in Betrieb genommen. Die Einfahrt ist wie der Hafen überhaupt jederzeit eisfrei und von den größten Seeschiffen befahrbar, die auch bei Ebbe und Flut bequem anlegen können. Er besitzt zurzeit zwei große Molen sowie eine besondere Mole für Petroleum und feuergefährliche Ladungen. Für drei weitere Molen ist noch reichlich Platz vorhanden. Die Regierung hat zur Erleichterung des Verkehrs auf den Molen Lagerschuppen errichten lassen, die elektrisch beleuchtet und mit allen Einrichtungen der Neuzeit für Laden und Löschen versehen sind. Die Geleise der Schantungbahn führen bis unmittelbar auf die Molen, an die Liegeplätze der Schiffe, und durch die Verbindung dieser Linie mit der Tientsin-Pukow Bahn ist ein Warenverkehr ohne Umladen bis weit in das Hinterland hinein ermöglicht. Der Schiffsverkehr im und zum Hafen vollzieht sich selbst bei Nacht und schlechtem Wetter völlig gefahrlos, da die Einfahrt durch ein System von Leuchtfeuern und Schiffahrtszeichen kenntlich gemacht ist. Das erste provisorische Leuchtfeuer wurde auf der Insel Tschalientao errichtet; den Leuchtapparat dafür stellte das Seezollamt zur Verfügung. Er wurde im Jahre 1903 durch ein Leuchtfeuer erster Ordnung mit 5 Sekundenblitzen ersetzt. Ferner wurden zur Bezeichnung der Einfahrt in die Bucht ein kleines rotes Licht auf der Insel Taikungtao und ein doppeltes grünes Licht, das zugleich die Außenreede bezeichnet, auf der Arkonainsel (von den Chinesen Tsing-

tau, d. h. grüne Insel, genannt) angebracht. Die Einfahrt in die Innenbucht ist durch das Yunuisan-Leuchtfeuer auf der äußersten Westspitze der Tsingtauhalbinsel, 6 kleinere Lichter sowie mehrere Bojen und Baken gekennzeichnet. Die Schiffe sind verpflichtet, einen Lotsen zu nehmen, der auf der Höhe der Arkonainsel von und an Bord geht. Die Leuchtfeuer und Schiffahrtszeichen, der Lotsen- und Hafendienst untersteht dem Kaiserlichen Gouvernement.

Die Marinewerkstätte, die auf der sog. Petroleumhalbinsel in recht bescheidenem Maßstabe begonnen hatte, siedelte 1906 nach den am Hafen den Molen gegenüber für sie geschaffnen Anlagen über. Mit ihrem Schwimmdock von 16 000 Tons, ihren mit allen technischen Hilfsmitteln der Neuzeit ausgestatteten Werkstätten, einem Kran von 150 Tons Tragfähigkeit und einer fast 1000 m messenden Kaistrecke ist die Tsingtau-Werft jetzt die größte und modernste Anlage dieser Art in Ostasien, die Reparaturen und sogar Neubauten von kleineren Fahrzeugen, wie Kanonenbooten, Jachten, Schleppern und dergl. ausführen kann.

In diesem Hafen spielt sich nun ein Schiffsverkehr von einem Umfange ab, der allein die Zukunft der Kolonie als völlig gesichert erscheinen ließe. Während im Jahre 1902 erst 251 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 268 057 Reg. To. in den Hafen ein- und ausgingen, war diese Zahl bis zum Jahre 1909 bereits um etwa das Doppelte — 519 Schiffe mit 692 968 To. — gestiegen, und für 1912 verzeichnet die Statistik nicht weniger als 785 Schiffe mit 1 209 154 To.

Der direkte Verkehr mit Europa hat allerdings keine besonders große Zunahme erfahren. In einem Berichte der Tsingtauer Handelskammer heißt es mit Bezug hierauf: „Da Tsingtau bisher von den der China Home-

ward Freight Conference angehörigen Schiffahrtslinien insofern ungünstiger gestellt worden ist als Schanghai, als die Frachtraten nach Europa für einige Hauptausfuhrartikel (Erdnüsse, Saaten) höher sind als die Raten von Schanghai, vielmehr unser Hafen den ungünstiger gelegenen Plätzen Hankau und Tientsin gleichgestellt worden ist, so hat die Handelskammer mit Rücksicht auf die großen Vorzüge, die der ausgezeichnete Hafen von Tsingtau der Schiffahrt bietet, bei der Conference sowohl als auch bei den in Betracht kommenden Behörden und Schiffahrtsvereinigungen wiederholt Vorstellungen erhoben, die darauf hinzielten, Tsingtau mit Schanghai gleichzustellen." Diese fortgesetzten Bemühungen der Handelskammer sind denn auch nicht ohne Erfolg geblieben, indem die Conference neuerdings beschlossen hat, die Frachtrate für Erdnüsse, Aprikosenkerne und Sesam von Schanghai auf die Höhe der Tsingtauer und damit auch der Tientsiner Rate zu bringen. Dieser jahrelange Streit hat somit einen vorläufigen befriedigenden Abschluß gefunden.

Die natürliche Folge der verbesserten Verschiffungsmöglichkeiten war eine stetig steigende Entwicklung des Handels, insbesondere auch des Ausfuhrhandels, der eine Zeitlang das Schmerzenskind Tsingtaus gewesen war. Ein Blick auf die Handelstabellen der einzelnen Jahre zeigt einen nahezu ununterbrochenen Fortschritt. Gerade die innere Gesundheit der Tsingtauer Handelsentwicklung wird durch sie trefflich illustriert. Als Einfuhrartikel kommen hauptsächlich Baumwoll- und Wollwaren, Seidenwaren, Metalle, Farben etc. und Petroleum in Betracht, daneben Zucker, Kohlen, Zündhölzer, Säcke, Zigaretten, Strohmatten, Hart- und Weichhölzer, Eisenbahnmaterialien u. a. m. Um nur einiges hervorzuheben, so wurden eingeführt:

	1911	1912
Shirtings . . .	293805 Stück	363438 Stück
Garn	212645 Pikuls	286397 Pikuls
Anilinfarben .	170417 Taels	224600 Taels
Petroleum . . .	—	16622179 Gallonen
Zündhölzer . .	—	7765744 Groß
Zigaretten . . .	—	146791 Mille.

Die Ausfuhrziffern stellen sich u. a. für Erdnußkerne auf 791000 Pikuls, für Erdnüsse in der Schale auf 38000, Baumwolle auf 69609, Kuhhäute auf 28561, Erdnußöl auf 230987, Bohnenöl auf 38749, Strohborten auf 103742 Pikuls im Jahre 1912. Für das Jahr 1913 liegen ebenfalls bereits unverbindliche Schätzungen vor, wonach die Aussichten allerdings nicht so günstig sind, wie das nach den schweren Schädigungen, die der Ausbruch der zweiten Revolution gerade in dem Augenblick brachte, als sich das Geschäft allgemein beleben wollte, wohl schwerlich anders zu erwarten war. Der Ausfuhrhandel dürfte infolgedessen kaum den Bestand des Vorjahres erreichen.

Das Anwachsen des Handelsverkehrs ist übrigens nicht zum wenigsten auf die Schantungbahn zurückzuführen, die, obwohl sie lange die einzige Eisenbahnlinie in dem wegearmen Schantung war, doch vollständig neue Bedingungen und Möglichkeiten für den Handel geschaffen hat. Produkte, die früher durch den Transport so verteuert worden waren, daß es sich gar nicht erst lohnte, sie in den Handel zu bringen, finden jetzt bequemen Absatz. Aber auch die Tientsin-Pukow Bahn dürfte in dieser Hinsicht die im Anfange oft bezweifelten Hoffnungen für Tsingtau durchaus erfüllen, und der weitere Ausbau des Netzes liegt im allergrößten Interesse der Europäer wie der Chinesen. Die Befürchtungen, daß sie einen Teil des Warenverkehrs der Schantungbahn und der Kolonie in andere Richtungen,

nach anderen Häfen ablenken könnte, haben sich als falsch herausgestellt. Wohl aber bietet sie dem deutschen Kaufmann in Tsingtau die beste Gelegenheit, sich auch den Handel in Südschantung zu sichern. Namentlich Tsiningtschou, das infolge seiner günstigen Wasserverbindungen mit dem Jangtse stark zum südlichen Wirtschaftsgebiete neigt, dürfte infolge der Bahn (mit der es durch eine Zweigbahn verbunden ist) eng an Tsingtau angeschlossen werden können. Der deutsche Kaufmann hat es in der Hand, mit ihr ganz Südschantung in sein Absatzbereich einzubeziehn, und er sollte die Zeit wahrnehmen, bevor durch die Tsinpu-Bahn der Weg in die Richtung Hsü-chou-fus verlegt ist.

Einen großen Vorsprung bietet hier der Stadt Tsingtau auch die eigne Industrie, die bereits namhafte Absätze erzielt. Als erfreulich ist zu verzeichnen, daß verschiedene der vorhandenen Industriebetriebe, wie die Columbia G. m. b. H. und Sinaqua G. m. b. H. — beide der Herstellung von Eipräparaten dienend — ihre Betriebe wesentlich vergrößert haben. Auch die im Jahre 1911 begründete Faßfabrik für autogen geschweißte eiserne Fässer findet erhöhten Absatz ihrer Fabrikate und hat Aussicht auf recht gedeihliche Entwicklung. Die Seifenfabrik, die Holzbearbeitungsanlage, die Zementwarenindustrie und Ziegeleianlagen sind sehr gut beschäftigt, letztere besonders infolge der durch den Zuzug vieler reicher Chinesen aus dem Hinterlande entstehenden Neubauten. Als eine günstige Folge der im Schutzgebiet herrschenden Sicherheit und Ruhe ist zu erwähnen, daß der seit einigen Jahren still liegende Betrieb der s. Z. mit großen Mitteln begründeten Deutsch-Chinesischen Seidenindustrie-Gesellschaft nach erfolgtem Übergange in chinesische Hände wieder aufgenommen wird. Es sind überhaupt gute Anzeichen dafür vorhanden, daß die bisher in

Tschifu heimische Seidenfabrikation mehr und mehr nach Tsingtau verlegt werden wird. Die Tätigkeit der aus Reichsmitteln besonders für die Bedürfnisse der Tsingtau anlaufenden Kriegs- und Handelsschiffe erbaute Tsingtauer Werft beschränkte sich, wie bereits erwähnt, fast ausschließlich auf die Deutsche Kriegsmarine und auf Arbeiten für das Gouvernement. Doch wurden auch einige kleinere Neubauten für Private sowie Reparaturen an einer Anzahl von Handelsdampfern ausgeführt. Die Tsingtauer Handelskammer hat wiederholt darauf hingewiesen, wie vorteilhaft es wäre, wenn es der Tsingtauer Werft möglich gemacht würde, den reparaturbedürftigen Handelsdampfern die gleichen Vorteile und Bedingungen zu bieten wie die Privatwerften unserer Nachbarhäfen. Zu erwähnen ist weiter noch die 1904 gegründete Germania-Bierbrauerei, die Tsingtau und die meisten nördlichen Häfen mit Bier versorgt. Endlich ist noch eine Sodawasserfabrik tätig, die kohlensaure Wasser aller Art herstellt; sie nennt sich nach dem Iltisbrunnen, einer Quelle an den bewaldeten Abhängen der Iltisberge. Im weiteren Rahmen gehören zu dem Bezirke der Tsingtauer Industrie die Poschauer Glashütte, deren Waren in ganz China bekannt sind, besonders kleine Schnupftabakfläschchen, Laternen, Wandschirme aus buntem, gesponnenem Glase und tausend andere Artikel. Im Betriebe sind jetzt nur kleine Privatunternehmungen; die große Fabrik, die unter Heranziehung öffentlicher Gelder gegründet war und nach europäischem Verfahren arbeitete, hat, wie die meisten größeren Industrieunternehmungen in Schantung, mit Verlust gearbeitet und ist stillgelegt worden. Die Fabrik, in die über 1 Million Mark öffentlicher Gelder gesteckt sind, hat wieder einmal gezeigt, daß für Schantung Gesellschaften mit europäischer Leitung doch noch immer die beste Form industrieller Betätigung sind.

Wenn auch nicht als reine Industrieanlage anzusehen, so wäre doch hier schließlich noch der Schlachthof in Tsingtau zu nennen, der nach den neuesten Erfahrungen erbaut und 1906 in Betrieb genommen worden ist.

Nachdem der Hafenausbau in wohl nicht gar zu langer Zeit ganz vollendet sein wird, beschäftigt man sich bereits vielfach mit der Frage der Errichtung von Fabriken in nächster Nähe der Stadt. Zunächst dürfte es sich darum drehen, ob das große Eisenwerk, das sein Erz aus Tschinglingschan bezieht und 65 %iges Eisen besitzt, in der Provinz bleiben oder nach Tsingtau verlegt werden soll. Über diese Frage war lange ein heftiger Kampf entbrannt. Auf der einen Seite wurde geltend gemacht, daß die Verhüttung der Erze an Ort und Stelle wesentlich billiger und auch bequemer erfolgen könne. Von anderer Seite wurde gesagt, das Erz könne den Transport bis nach Tsingtau sehr wohl vertragen, und die Verfrachtung zu Wasser erfordere dann doch erheblich geringere Kosten. Im ersteren Falle würde das Werk aber von China abhängig sein und sehr leicht in mancherlei Schwierigkeiten geraten können, wie dies ja die Revolutionszeit bewiesen habe. Es ist natürlich noch gar nicht abzusehn, welche Bedeutung die Verlegung des Werks für Tsingtau haben wird. Sicherlich aber wird sie einen außerordentlichen Zuwachs an wirtschaftlichen Möglichkeiten herbeiführen, und von diesem Gesichtspunkte aus ist es mit größter Freude zu begrüßen, daß die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft sich in allerletzter Zeit für Tsingtau entschieden hat. Das Reichsmarineamt ist an diesem Erfolge nicht unwesentlich beteiligt, da es hinsichtlich der Abgabe des Bodens und der Steuerfrage größtes Entgegenkommen bewies. Auch die günstigen Zollverhältnisse boten einen Hauptgrund für die Verlegung, indem das Schutzgebiet im Jahre 1906 in Zoll-

union mit China trat. Die Zollfrage ist für den bisherigen und weiteren Aufschwung Tsingtaus so wesentlich, daß es angebracht ist, auf sie ein wenig näher einzugehen, zumal da ihre Lösung eine völlige Neuerung bedeutet. Der Direktor des Seezollamtes Kiautschou E. Ohlmer hat darüber in diesen Tagen eine sehr instruktive Abhandlung veröffentlicht, der wir Folgendes entnehmen:

Bei Entwurf des Kiautschou-Zollabkommens im Jahre 1899 hatten die Vertreter Deutschlands und Chinas zunächst das Ziel im Auge, eine für beide Länder gleich vorteilhafte Regelung zu schaffen. Von vornherein war es klar, daß dieses Ziel unter dem allgemein üblichen System mit einem Zollamt an der Grenze und Zollstationen rund um das fremde Gebiet nicht zu erreichen war. Die chinesischen Kaufleute würden sich, statt in Tsingtau, in der Nähe des Zollamts auf chinesischem Grund und Boden angesiedelt haben. Dort würde dann der chinesische Handelsplatz entstanden sein zum Nachteil von Tsingtau und seinem Handel. Man wagte deshalb in Tsingtau ein völlig neues Experiment und legte das chinesische Zollamt in den deutschen Hafen. Dieses System bewährte sich so gut, daß im Jahre 1905 das Abkommen in erweiterter und in einigen Punkten verbesserter Form erneuert wurde. Die Zollkontrolle auf den Bahnhöfen und an der Grenze des Schutzgebiets wurde aufgehoben und die Funktionen des Zollamts auf den Freihafen beschränkt. Einfuhrwaren sind zollpflichtig beim Verlassen des Freihafens einwärts und Ausfuhrwaren bei der Verschiffung; 20 % der Einfuhrzolleinnahme sind vierteljährlich an das Kaiserliche Gouvernement abzuführen als Gegenleistung für die im Pachtgebiete verbrauchten verzollten Einfuhrwaren.

Hier wird also deutlich zum Ausdruck gebracht, daß das Abkommen von 1905 nicht eine Abkehr von dem ersten, son-

dern nur dessen Ausbau und Verbesserung ist. Während bis zum 1. Januar 1906 Waren, die über See ins Schutzgebiet eingeführt wurden, erst an China Zoll zu entrichten hatten, wenn sie ins Hinterland weiter gingen, erhebt jetzt die chinesische Zollbehörde den Zoll schon bei Eintritt der Ware in das Schutzgebiet und beteiligt Deutschland mit 20 % an sämtlichen Zolleinnahmen. Das Schutzgebiet als solches hörte also auch de facto auf, ein Freihafen zu sein, bis auf ein Gebiet, dessen Grenze auf der Landseite durch den Eisenbahndamm der Schantungbahn und eine vorläufige, im Laufe der Zeit dem wachsenden Verkehr entsprechend wiederholt weiter gezogene Umzäunung gebildet wird. Auf der Seeseite bildet der Wellenbrecher die Grenze. Dieses Stück Freihafengebiet ist insofern von großer Bedeutung, als es dem Kaufmann gestattet, Waren, die über See kommen, so lange in ihm abgabenfrei lagern zu lassen, bis sich mit ihrer Verwendungsmöglichkeit die Zollzahlung gewissermaßen sofort, ohne Zinsverluste, einrechnen läßt. Auch sonst ist eine ganze Reihe Erleichterungen beim Deklarieren und Löschen geschaffen worden, die sich zu allseitiger Zufriedenheit bewähren.

Alle diese Einrichtungen stellen in sich eine Kontinuität der Entwicklung dar, die das richtige Fundament ihrer außerordentlichen Gestaltung bildet. Sie selbst reichen in ihren Ausstrahlungen weit über die Grenzen des Pachtgebietes hinaus; namentlich auch in wirtschaftlicher Hinsicht bedeuten das Einströmen deutschen Kapitals, die Eisenbahn, der Bergbau und der Tsingtauer Hafen einen ebenso großen praktischen wie ideellen Vorteil für die Schantungprovinz und ganz China. Die deutsche Chinapolitik, die im Pachtgebiet gewissermaßen ihre Konzentration gefunden hat, ist ja ganz und gar auf die Erkenntnis eingestellt, daß man von China nicht fordern darf,

sondern ihm zunächst einmal geben muß: kulturelle Werte im weitesten Sinne des Wortes, aus denen heraus dann in China die Achtung vor dem Deutschtum und daraus wieder die Anlehnung an dieses in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht entstehen wird. Tsingtau ist als Sammlung dieser Bestrebungen gedacht gewesen, und schon jetzt haben deutsche Verwaltungskunst und deutscher Fleiß es zu einer Hochburg und Hochschule des Deutschtums in China ausgebaut. All den vielfachen Problemen, vor die sich unsere Kolonie gestellt sah, und die in ihrer Sonderart kraftvolle Initiative und planmäßiges Handeln erforderten, brachte die Verwaltung, der sie anvertraut wurden, jederzeit weitschauendes Verständnis entgegen und förderte sie durch eigenes Zugreifen sowie durch tatkräftige Unterstützung der auf das gleiche Ziel gerichteten Bestrebungen anderer. Nicht zum wenigsten ist aber die Entwicklung unseres Schutzgebietes in China der verständnisvollen Mitarbeit der deutschen Volksvertretung zu danken, die in großzügiger Weise bisher stets die Mittel bewilligt hat, die zur Lösung so großer Aufgaben nun einmal unumgänglich notwendig sind.

Schanghai.

Das Wachstum und die Entwicklung so vieler anderer Städte in China, die für Handel und Wandel eine vor kurzer Zeit noch ungeahnte Bedeutung gewonnen haben, obwohl sie selbst erst im Anfange ihrer Entwicklung stehn, hat nicht etwa einen Rückgang des größten und bedeutendsten chinesischen Seehandelsplatzes am linken Ufer des Huangpuflusses zur Folge gehabt. Schanghai hat vielmehr auf der alten Grundlage verhältnismäßig ebenso intensiv an dem allgemeinen Aufschwunge teilgenommen und sich dadurch den alten erheblichen Vorsprung vollauf gewahrt.

Für mich war die Fülle des Neuen in den Fremdenniederlassungen und auch in der Chinesenstadt, obwohl ich auf meiner bisherigen Reise mich doch wirklich an ein außergewöhnliches Maß von Überraschungen gewöhnt hatte, geradezu überwältigend. Meine Freunde hatten mir ja oft genug geschrieben, ich würde Stadt und Land nicht wiedererkennen. Und sie hatten recht. Schon damals, vor 15 Jahren, war die Anlage der Fremdenstadt ganz auf europäische Verhältnisse zugeschnitten. Jetzt ist hier aber eine europäische Großstadt entstanden, in der die wirtschaftlichen Bedürfnisse in erfreulicher Weise in Berücksichtigung aller Möglichkeiten an Architektur und Komfort zu ihrem Rechte kommen. Dabei ist die Tatsache besonders in die Augen fallend, daß auch die wohlhabenderen Chinesen sich mehr und mehr zu den Vorzügen der letzteren bekehrt haben. In großen

Massen haben sie im letzten Jahrzehnt ihren Wohnsitz in die Fremdenniederlassung verlegt, wo ihnen Komfort, Luft und Licht längst ebenfalls Bedürfnis geworden sind. In demselben Maße, wie dadurch die Niederlassung an Ausdehnung zunahm, ist die alte Chinesenstadt zurückgegangen. Aber nur hinsichtlich der Bevölkerungsstärke! Sonst ist in ihrem Bezirke der allgemeine Fortschritt noch auffälliger als in den Niederlassungen, weil eben hier alles erst aus unglaublicher Verrottung und Schmutzwirtschaft heraus gestaltet werden mußte.

Die Straßen der Fremdenniederlassung sind vorzüglich gepflegt, und der gewaltige Verkehr, der sich in ihnen abspielt, braucht mit Schwierigkeiten oder gar Hindernissen nicht zu rechnen. Noch immer ist der „Bund", die breite mit Bäumen und Rasenplätzen schön geschmückte Straße am Ufer des Huangpu, die Hauptverkehrsader. Nur einige wenige von den alten Häusern sind stehn geblieben, die meisten haben gewaltigen Neubauten Platz gemacht. Das deutsche Generalkonsulat ist noch im alten schönen Heim, ein neuer schiefergrauer Anstrich ist die einzige Modernisierung. Hinter ihm reckt sich aber der Turm der deutschen evangelischen Kirche empor als beredter Zeuge von der wachsenden Stärke des Deutschtums an dieser „europäischen Generalagentur" in China.

Am freudigsten überrascht war ich von dem „Deutschen Hause" des Concordia-Clubs. Äußerlich wie innerlich trägt es den Stempel behaglicher Vornehmheit, und so dürfte der deutsche Klub in noch höherem Grade als bisher der Mittelpunkt der Deutschen in Schanghai werden. Allerdings ist sehr viel, fast zu viel Geld in den Bau hineingesteckt worden, so daß dem Klub und den Klub-Mitgliedern doch manche Schwierigkeiten daraus entstehen, die allerdings bei dem Zusammenhalt der Deutschen überwunden werden.

Bei dieser Gelegenheit sei gleich auf einige Übelstände im Klubwesen nicht nur in China, sondern ebenso auch in Japan, wie überhaupt in ganz Ostasien hingewiesen, die schleuniger Abhilfe bedürfen, wenn sie nicht zu einer direkten Mißwirtschaft ausarten sollen. Da ist zunächst die Abgabe von Chits, ein Borgsystem schlimmster Art, das die Unsolidität in der Lebenshaltung, namentlich in der privaten Kassenführung in unerwünschter Weise zu fördern geeignet ist. Eine weitere Unsitte ist das Ausraten oder das „Ausknobeln" von Speisen und Getränken, das bereits derart Mode geworden ist, daß der einzelne sich dem kaum noch entziehen kann, wenn er sich nicht ganz außerhalb der gesellschaftlichen Gepflogenheiten und damit überhaupt des geselligen Verkehrs im Klub setzen will. Ja, es geht so weit, daß man vielfach mit einer gewissen Geringschätzung auf diejenigen herabsieht, die die Unsitte nicht mitmachen wollen oder können. Es liegt in dem Ganzen eine große Gefahr vornehmlich für jüngere und für leichtsinnig veranlagte Leute; abgesehen davon, daß hierdurch dem Trinken in unnützer Weise Vorschub geleistet wird, laden sich die Mitglieder nicht selten durch eine solche Unsitte — besonders wenn sie derart übertrieben wird, wie es meist geschieht — Verpflichtungen auf, die sie gar nicht in der Lage sind zu erfüllen. Hier sollten die älteren „Residenten" in den Städten Ostasiens energisch und mit Ernst Wandel zu schaffen sich bemühen, um wieder einer solideren Lebensweise unter ihren Landsleuten zum Rechte zu verhelfen. Sie würden sich dadurch ohne Zweifel den Dank auch vieler von denen sichern, die jetzt „mitmachen", weil sie sich nicht der Lächerlichkeit aussetzen wollen.

Ich möchte hierbei allerdings betonen, daß die geschilderten Unsitten sich gleichmäßig bei allen fremden Nationen in Ostasien eingebürgert haben, nicht etwa bei den

Deutschen allein. Dem einzelnen oder einer Nation ist ein Vorwurf nicht zu machen, sondern wir haben es hier mit einer leider weit verbreiteten Unsitte der Ausländer im Auslande zu tun, die schleunigst zum Nutzen aller ausgerottet werden muß.

Nicht um zu nörgeln, sondern um im Interesse des vielen Guten, das gerade im Sport steckt, vor bedenklichen Auswüchsen zu warnen, möchte ich hier gleich noch auf das ganz außerordentlich entwickelte Schanghaier Sportleben etwas eingehn. Mehr noch als in unserm Klima ist der Sport im Fernen Osten für den Europäer ein gesundheitlicher Wertfaktor allerersten Ranges. Daneben ist auch die Bedeutung der einzelnen Verbände für die Aufrechterhaltung nationalen Denkens und Fühlens sowie für körperliche Disziplinierung und Zucht im Auslande gar nicht hoch genug einzuschätzen. Es ist deshalb durchaus ein Ruhmestitel für Schanghai, wenn man es als den Mittelpunkt der sportlichen Bestrebungen der Europäer in China bezeichnet. Sämtliche Sportarten sind in ausgedehntester Weise durch Klubs und Vereinigungen vertreten, und die schönen Sportplätze sind vom ästetischen wie namentlich auch vom hygienischen Gesichtspunkte für die Anlage der Stadt Schanghai gar nicht zu missen. Es ist trotz des außerordentlichen Wachstums der Stadt und des dadurch bedingten Zwanges, das Gelände nach Möglichkeit auszunutzen, auch glücklicherweise gelungen, den großen Rennplatz und die einzelnen Klubgärten unversehrt zu erhalten. Aufs nachdrücklichste ist aber davor zu warnen, daß die Sportinteressen vor die Aufgaben des Berufs gestellt werden, eine Gefahr, die wir ja aus der Heimat zur Genüge kennen, und die natürlich im Auslande noch viel verheerender wirken muß, wenn ihr nicht rechtzeitig entgegengetreten wird. Auch die Wettleidenschaft muß mit allen möglichen Mitteln

eingedämmt werden. Es gilt hier den Kampf gegen Gefahren, die in erster Linie den jungen Nachwuchs draußen bedrohen, der doch der wertvollste Aktivposten der wirtschaftlichen Bestrebungen des Heimatlandes ist. In vernünftigen Grenzen betrieben ist aber der Sport, wie er sich im Schanghaier Leben darbietet, ebenso reizvoll wie für den Besucher interessant. Besonders eifrig huldigt man dem Reitsporte, der ja auch am besten das Nützliche mit dem Angenehmen verbindet. Die Rennen in Schanghai haben unter diesen Umständen einen volksfestähnlichen Charakter angenommen. Die Renntage sind Festtage für die ganze Stadt, und die Banken, Geschäftshäuser, Bureaux tragen dem durch Verkürzung der Arbeitszeit Rechnung. Der Rennplatz, der erfreulicherweise mitten in der Stadt liegt, mißt im Umfang zwei Kilometer und hat zwei Bahnen, eine äußere grasbewachsene für die Rennen selbst und eine innere für das Training. Interessant sind die Rennen auch durch die Eigenartigkeit des Pferdematerials, da nur besonders ausgesuchte chinesische Ponnies in Höhe von etwa 1,20 bis 1,40 m zugelassen werden, sogenannte Griffins. Professionelle Jockeis sind ausgeschlossen, und das ist für die rein sportliche Bedeutung dieser Herrenreiter-Rennen nur zu begrüßen. Daß auch unsere Damen draußen sich namentlich zum frisch-fröhlichen Jagen der edlen Reitkunst eifrig befleißigen, ist für das gesellschaftliche Leben Schanghais nicht minder reizvoll, als es für die Reiterinnen gesund ist.

Ich bin von der Aufzählung der hervorragendsten Gebäude, soweit sie für uns Deutsche besonderes Interesse haben, durch die Schilderungen einiger Seiten des Lebens, dem sie ja Rahmen und Raum geben, etwas abgeschweift. Ich möchte mich im weiteren auch äußerst beschränken und den Gesamteindruck in den Vordergrund treten lassen. Bei

der Bedeutung des Bankwesens für den ausländischen Handel darf da wohl mit berechtigtem Stolze auf das neue Heim der Deutsch-Asiatischen Bank hingewiesen werden. In Schanghai besitzen natürlich fast alle Kulturländer ihre eigenen Banken bezw. Bankvertretungen, so daß Handel und Industrie, soweit sie sich in ausländischen Händen befinden, sich in ihrer eigenen Landeswährung mit der Heimat in Verbindung setzen können. Für Deutschland ist es in erster Linie die Deutsch-Asiatische Bank, die sich seit einer Reihe von Jahren eine bedeutende Stellung errungen hat. Sie gehört heute zu den maßgebenden Banken in Ostasien, obwohl sie im Anfang unter einem gewissen Druck von der Heimat aus gestanden hatte. Sie besitzt bekanntlich das Recht der Notenausgabe, und der Umlauf an Noten hat in neuerer Zeit beträchtlich zugenommen. So waren Ende 1912 Dollar- und Tael-Noten der Bank im Werte von 2 200 989,94 Taels im Umlauf. Die Bank hat Filialen in China und Japan, und zwar in Schanghai, Peking, Hongkong, Tsingtau, Yokohama, Kobe und einigen anderen Plätzen. Man hat es sich angelegen sein lassen, durchweg Persönlichkeiten an die Spitze dieser Filialen zu stellen, die durch ihre Fähigkeiten einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf die dortigen finanziellen, zum Teil auch auf die politischen Verhältnisse gewonnen haben. Dies gilt ganz besonders von den Filialen in Peking und Schanghai; der Leiter der ersteren ist zugleich der Vertrauensmann der chinesischen Regierung und eine anerkannte Autorität in allen finanziellen Eisenbahnfragen. Die Niederlassung in Yokohama hat gerade in den letzten Jahren sich inmitten der schwierigen Lage, die in Japan herrschte, zu einer der führenden Banken in ganz Japan gemacht. Die Deutsch-Asiatische Bank ist ein kräftiger Stützpunkt für das Deutschtum in Ostasien geworden und wird es auch weiter bleiben,

zumal wenn es gelingt, in der Auswahl der leitenden Männer weiter eine so glückliche Hand zu haben.

Neben dem Schanghaier Hause der Deutsch-Asiatischen Bank erhebt sich der Prachtbau der Russisch-Asiatischen Bank und auf der anderen Seite das einem Rathaus ähnliche Gebäude des chinesischen Seezolldienstes. Die Kaiserlich Deutsche Post hat in der ersten Parallelstraße des „Bundes" gemeinsam mit der Deutsch-Niederländischen Kabelgesellschaft repräsentative und praktische Bureauräume bezogen.

An der Bubbling Well Road, der Weihaiwei Road, reiht sich Villa an Villa, Gartenwohnung an Gartenwohnung, und im Industrieviertel erheben sich riesige Speicher und Geschäftshäuser. An beiden Ufern des Huangpu aber, der durch Ausbaggerung des alten Dschunkenkanals auch für die Postdampfer schiffbar gemacht worden ist, entwickelt sich in den verschiedensten Industrieanlagen Tag für Tag ein reges Leben emsigen Gewerbefleißes. Spinnereien, Getreidemühlen, Ölpressen, Papierpressen, Gerbereien, Ziegeleien, Brauereien, Maschinenwerkstätten und Schiffsbauwerften dröhnen, schnurren, hämmern in gewaltigem Rhythmus das Hohelied der Arbeit.

Kein Wunder, daß der Verkehr mit dieser Entwicklung gleichen Schritt gehalten hat. Freilich die alten chinesischen Aufzüge sind verschwunden, und die Braut- und Beerdigungszüge, von denen ich in dem Kapitel über Peking einiges erzählt habe, werden immer häufiger nach westländischem Muster umgeformt. So sehr zu wünschen ist, daß mit dieser Verbannung von der Straße nicht die reizvolle Eigenart uralter chinesischer Bräuche verschwinde, die nun einmal die beste Sicherung des Volkstums bedeuten, so wenig braucht man sich der gewaltigen Schönheit des neuen Verkehrs zu entziehn, die dort unten, in der besonderen

Umgebung, wie ein Wunder wirkt. Früher war ein Wagen eine Seltenheit, dann verschwanden Rickschah, Sänften und Karren mehr und mehr, der Korso brachte täglich ein lebhaftes Treiben zu Wagen, zu Pferde und auf dem Zweirad, und heute dient eine dichte Folge von Straßenbahnen, Automobilen und Wagen den Verkehrsbedürfnissen des Alltags. Auffallend ist die große Zahl von Automobilen, von dem größten deutschen Typ bis zu den kleinen amerikanischen Wagen. In der wachsenden Bevorzugung dieses modernen Verkehrsmittels offenbart sich übrigens auch der große Wohlstand, der gerade in Schanghai herrscht. Die elektrischen Bahnen, die im Gegensatz dazu den Erfordernissen eines billigen Schnellverkehrs entsprechen, durchziehn alle wichtigen Teile der Stadt. Die neue große Gartenbrücke über den Suchouer Krick, eine technisch hervorragende Leistung, wird gleichzeitig von mehreren Wagen der Straßenbahn passiert.

Den äußeren Fortschritten entsprechen die auf geistigen Gebieten. Schanghai ist ein Zentrum für die Missionsarbeit. Die englischen und amerikanischen Missionen haben große Anstalten geschaffen, und ich kann nur jedem, der ein Interesse an der Kulturarbeit in China hat, raten, sich die Einrichtungen der Young Men's Christian Association anzusehen, die viel für die Bildung und Unterhaltung der männlichen Jugend tut. Neben Kursen in den verschiedensten Fächern gibt es gesellige Einrichtungen aller Art wie Vortragssaal, Musik- und Spielzimmer. Diese Einrichtungen haben aber alle einen ausgesprochen westländischen Anstrich, was man im wahren Interesse der chinesischen Jugend bedauern muß. Denn aus diesen amerikanischen Colleges und Kursen kommen nur allzu viele Halbgebildete heraus, die weder in ihrer eignen noch in der fremden Kultur feste Wurzeln haben. Neben diesen eng-

lisch-amerikanischen Missionsschulen gibt es noch eine französische von Jesuitenpaters geleitete höhere Schule, die sich wegen des gründlichen Unterrichts und der strengen Disziplin eines guten Rufes erfreut. Als die bedeutendste unter den Missionsanstalten ist mir das Waisenhaus der Jesuiten zu Siccawei erschienen. Dort werden Findlinge und sonstige der Mission übergebene Kinder von der ersten Jugendzeit an erzogen und zu selbständigen Menschen herangebildet. Nicht lauter Gelehrte zu züchten, ist das Ziel. Einen ausgedehnten wissenschaftlichen Unterricht genießen nur die Begabten, die dann später z. T. zu Priestern ausgebildet werden. Die große Menge der Knaben erhält neben gründlichem ethischen Unterricht auf christlicher Grundlage nur eine elementare chinesische Bildung und wird schon früh in den Werkstätten beschäftigt. Zahlreich sind die Berufe, die den Knaben offen stehen und in denen sie sich unter ausgezeichneten Meistern zu tüchtigen Handwerkern heranbilden können. Von den Erzeugnissen Siccaweis sind besonders geschätzt die Holzschnitzereien, die unter Leitung eines bayrischen Holzschnitzers hergestellt werden. Die Werkstätten haben schon öfter an bischöfliche Residenzen geliefert, ja mir wurde erzählt, daß selbst deutsche Fürsten schon Sachen von dort bezogen haben. Die Mädchen lernen sticken oder Spitze klöppeln. Die erwachsenen Zöglinge treten größtenteils aus der Anstalt hinaus in das praktische Leben und sind wertvolle Werber für die Mission; denn alles, was sie an praktischen Kenntnissen und sittlichen Werten besitzen, verdanken sie dieser ihrer Lehrerin.

Auf das Schulwesen im besonderen komme ich noch, entsprechend seiner außergewöhnlichen Bedeutung für ganz China, in einem späteren Kapitel ausführlicher zu sprechen. Ich will hier nur die den Zwecken der Deutschen selbst dienende Kaiser-Wilhelm-Schule nennen, die bereits

recht segensreich gewirkt hat. Der Bau eines neuen Schulhauses ist längst wünschenswert gewesen und nach mancherlei Schwierigkeiten auch ausgeführt worden. Einen erheblichen Ausbau hat die Schule durch die Errichtung einer Untersekunda erfahren, die das Reifezeugnis für den Einjährigendienst in Heer und Flotte auszustellen berechtigt ist. Im September 1912 ist die Ermächtigung des Reichskanzlers eingetroffen, dem ersten Schüler der Kaiser-Wilhelm-Schule, der sich der Schlußprüfung im Juni unterzogen hat, das Befähigungszeugnis für den einjährig-freiwilligen Dienst im deutschen Heer und in der deutschen Kriegsflotte auszustellen. Wichtig ist die Anerkennung, die in dem Schreiben des Reichskanzlers die schriftlichen Prüfungsarbeiten und die Leistungen in der mündlichen Prüfung gefunden haben. Es wird ausdrücklich betont, daß der Schüler vollständig auf der Höhe der Anforderungen steht, die für den Eintritt in die Obersekunda einer deutschen Oberrealschule gestellt werden. Der Erfolg für die Kaiser-Wilhelm-Schule liegt nicht so sehr in der Ausstellung des Berechtigungsscheins für den einjährigen Dienst, wie vielmehr in der Tatsache, daß hierdurch zum ersten Mal die in dieser Schule geleistete Arbeit als der an heimischen Schulen geleisteten gleichwertig anerkannt wird. Damit eröffnen sich für die Zukunft der Kaiser-Wilhelm-Schule vielversprechende Aussichten, vor allem, weil jetzt erreicht ist, daß jede heimische Oberrealschule die Schüler, die die Schlußprüfung dort bestanden haben, ohne weitere Aufnahmeprüfung in ihre Obersekunda einzureihen verpflichtet ist. Allerdings sind die Ansichten in der deutschen Kolonie darüber, ob die für diese Erweiterung aufzubringenden Kosten dem wirklich vorhandenen Bedürfnisse entsprechen, recht geteilt. Es wird darauf hingewiesen, daß die meisten Eltern es vorziehn, ihre Söhne gerade im Alter von 14 bis

18 Jahren nach Tsingtau oder Europa zu schicken, da die Schanghaier „Luft“ für junge Leute dieses Alters nicht sehr förderlich sein soll. Ehe sich diese Verhältnisse nicht geändert haben, glaubt man mit einem genügenden Besuche der Untersekunda nicht rechnen zu können. Von dieser augenblicklichen Bedürfnisfrage abgesehn, verleiht aber die Angliederung gerade der Untersekunda der Schule sicherlich den Abschluß, der für die Zukunft nicht zu entbehren sein wird.

Auch am Abend braucht sich der Reisende in Schanghai nicht zu langweilen; Unterhaltungen findet er immer. Geschäftskundige Europäer und Chinesen haben zahlreiche Kinotheater eröffnet, in denen durch Vorführung der neuesten Schlager der Detektiv- und Tragödienfilms den Chinesen vor Augen geführt wird, was an Laster und Verbrechen in Europa zu Hause ist. Ich habe mich lieber unter kundiger Führung dorthin gewandt, wo noch richtiges Nachtleben sich findet. Dazu muß man in die Toochow Road gehen. Dort befinden sich zahlreiche Hotels, Teehäuser und Theater. Ein Diner habe ich schon bei meinem Aufenthalte in Tsinanfu geschildert. Die Schanghaier Gasthäuser zeichnen sich nur durch erhöhten Komfort aus. Nach dem Essen war es mir noch zu früh nach Hause zu gehen, und so ging ich mit einigen der anderen Gäste noch etwas auf den Bummel. In China bleibt man nicht wie bei uns nach dem Essen gemütlich zusammen, sondern verläßt das Lokal und sucht sich noch zu amüsieren. Fast jeder jüngere und auch ältere Chinese hat in einem der öffentlichen Häuser eine Freundin, die er besucht, und zwar — das muß zur Ehre wieder gesagt werden — meist in Begleitung seiner Freunde. Das Mädchen empfängt die Gäste in ihrem Zimmer, bewirtet sie mit Tee, Zigaretten und Melonenkernen, und nun findet ein gemütliches, fast stets sehr dezentes Zu-

sammensein statt, das sich in anregender Unterhaltung und gelegentlichen Gesangsvorträgen bewegt. Es gibt in Schanghai eine ganze Klasse von Mädchen, die außerordentlich schwer zugänglich sind; sie mögen mit Geld und Schmuck überschüttet werden: ihre Liebe schenken sie nur dem Erwählten. Ein Ziel, das vielen dieser Mädchen als das höchste vorschwebt, ist, in eine Familie als Frau einzutreten. Allerdings gelingt dies nur sehr wenigen; meist nimmt sie einer ihrer Liebhaber als seine Nebenfrau auf. Damit hat sie wohl den sicheren Halt in einem Hause, aber doch neben der eigentlichen Gattin eine untergeordnete Stellung, wenn sie nicht versteht, durch ihre persönlichen Vorzüge sich Einfluß zu verschaffen. Ich möchte hier eine kleine Geschichte anfügen, die einen noch heute lebenden angesehenen Beamten der Mandschudynastie betrifft. In seiner Jugend war er ein armer Mann, hatte zwar fleißig gearbeitet und seine Examina bestanden, kam aber nicht vorwärts, da ihm das Geld fehlte, sich einen Rang zu kaufen. Eines Tages war er von einem Freunde zu einem Festessen geladen. Traurig saß er in seinem einfachen Anzuge zwischen den reichgeschmückten Gästen, und auch die geladenen Schönen konnten ihn nicht erheitern. Nach Beendigung des Essens wollte er gleich heimlich nach Hause eilen, da er sich am unrechten Orte fühlte. Doch ein Diener hielt ihn an und bat ihn, seine Herrin zu besuchen. Er lehnte das mit einem Hinweis auf seine Lage ab, doch der Diener erwiderte, daß er gerade darum kommen sollte, denn seine Herrin wolle ihm helfen. Schließlich ließ er sich bewegen, dem Wunsche der Schönen zu willfahren, und fand nun ein zartes, leidend aussehendes Mädchen, das ihm sagte: „Ich habe dich beim Essen traurig dasitzen sehen, und meine Freunde haben mir erzählt, daß du deiner Armut wegen nicht vorwärts kommen kannst. Nicht einmal genügend Geld zur Heirat hast du

bisher gehabt. Hier können wir uns nun gegenseitig helfen. Ich bin schwerkrank, und der Arzt hat mir höchstens noch ein halbes Jahr zu leben gegeben. Mein höchster Wunsch ist, als Gattin eines ordentlichen Mannes zu sterben, und dich möchte ich als meinen Gemahl erwählen. Geld und Schmuck besitze ich reichlich. Nimm, soviel du brauchst, um dir in Peking eine Stelle zu kaufen, versprich mir aber, mich nach meinem Tode auf dem Begräbnisplatze deiner Familie mit allen Ehren einer rechtmäßigen Gattin zu bestatten." Der arme Gelehrte ging darauf ein. Die Ehe wurde vollzogen, und er reiste mit Geld reichlich versehen nach Peking ab. Es gelang ihm, günstige Verbindungen anzuknüpfen und einen Beamtengrad zu kaufen. Nun kehrte er nach Schanghai zurück; doch seine Gattin war nicht mehr. Treu seinem Versprechen geleitete der junge Mann den Leichnam der Gattin in seine Heimat, bestattete ihn in geweihter Erde und ließ es an keiner Ehrung für die Tote fehlen, die ihm den Weg aufwärts erschlossen hatte. Seiner Energie und Tüchtigkeit verdankte er es, daß der Weg weit empor führte; der Kaiser machte ihn schließlich zum Generalgouverneur zweier großer Provinzen. Der Anfang zu diesem Erfolg aber lag in der Sehnsucht eines öffentlichen Mädchens nach Ruhe in geweihtem Boden. — — — —

Große Verdienste um die geistige Anregung für die Deutschen selbst haben sich die verschiedenen Vereine erworben, von denen der Deutsche Theater-Verein auf eine besonders erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken kann. Ferner gibt es einen Deutschen Konzertverein und eine Liedertafel, und mehr ins wissenschaftliche Gebiet verlegen der Deutsche Flottenverein mit seinen wissenschaftlichen Vorträgen sowie die Gesellschaft für Chinakunde ihre Arbeit. Schließlich sei noch der Chinesische Verband Deutscher Ingenieure genannt, der neben den geselligen Zwecken auch vom

geschäftlichen Gesichtspunkte aus eine Notwendigkeit war. Der Verband gibt sogar eine eigne Monatsschrift heraus, deren Schriftleitung und Geschäftsführung ehrenamtlich ausgeübt werden. Sie soll hauptsächlich dazu dienen, in Deutschland sowohl wie in China für die Interessen der deutschen Maschineneinfuhr nach China sowie überhaupt für die Verbreitung deutscher Technik in China zu wirken.

Das Bild des Schanghaier Lebens wäre unvollständig, wollte ich nicht des Freiwilligenkorps gedenken, in dem die sämtlichen Nationen vereinigt sind zum Schutze der Ruhe und Ordnung. Die Deutschen stellen in ihm ein erhebliches Kontingent, dessen militärische Disziplin und soldatischer Geist von allen Seiten als vorbildlich anerkannt werden. In den Wirren der Revolutionen der letzten Zeit hat dieses Korps sich in hervorragender Weise bewährt und die Selbstverteidigung sichergestellt. Die Gefahren, die damals der Stadt drohten, waren durchaus nicht gering. Erinnerungen daran werden in fast allen Familien in Gestalt von Granatsplittern und verschiedenen Wurfgeschossen aufgehoben. Der Zuzug vieler Chinesen, unter denen sich nicht wenige zweifelhafte politische Elemente befanden, läßt eine gewissenhafte Regelung des polizeilichen Schutzes noch jetzt äußerst notwendig erscheinen.

Bedeutsam ist es für die erfolgreiche Gewinnung des chinesischen Elementes in Schanghai, daß nach einer Entscheidung des Stadtrats die Mitglieder der chinesischen Kompagnie des Freiwilligenkorps ihre Waffen in Zukunft ebenfalls zu Hause aufbewahren dürfen. Ausländische Kreise sehen in der Entscheidung des Stadtrats mehr als ein äußeres Entgegenkommen. In keinem Lande wird so sehr auf den äußeren Schein, auf die „Wahrung des Gesichts“ gesehen, wie in China. Darum galt die chinesische Kompagnie infolge der einschränkenden Bestimmungen

über das Waffentragen in den Augen ihrer Landsleute bisher als minderwertig; sie durften den Ausländern Dienste leisten, mußten sich dafür aber dadurch, daß man ihnen die Waffen nicht wie den anderen Freiwilligen anvertraute, demütigen lassen. Schon im März des Jahres 1912 machte der Kommandant des Freiwilligenkorps dem Stadtrat den Vorschlag, den Mitgliedern der chinesischen Kompagnie die Waffen nach den Übungen zu belassen. Nachdem sich nun die Kompagnie während der letzten Krisis gut bewährt hat, hat der Oberstleutnant Barnes seinen Antrag erneuert und schließlich auch die Genehmigung erhalten.

Aus dieser wachsenden Zusammenarbeit des Chinesentums und Europäertums auf der Grundlage beiderseitigen Verständnisses und Vertrauens wird die weitere Entwicklung Schanghais ihre Richtlinien und ihre Stärke nehmen. Wie die gesamteuropäischen Handelsinteressen in China, konzentrieren sich auch diejenigen Deutschlands an diesem Platze. Unser Generalkonsulat hat mit ihrer Vertretung bereits jetzt eine Riesenarbeit zu bewältigen, und es bedarf ganz außerordentlicher Kenntnisse und einer ungewöhnlichen Arbeitskraft, um sämtlichen Anforderungen zum Nutzen Deutschlands genügen zu können. Solange ein so erprobter und in die Geschäfte eingeweihter tatkräftiger Beamter wie unser jetziger Generalkonsul an der Spitze steht, ist aus der Masse der Geschäfte kein Nachteil für ihre Erledigung zu befürchten. Für den zu erwartenden weiteren Zuwachs sollte die Organisation aber doch für alle Fälle dahin ausgebaut werden, daß nicht nur eine Erweiterung des gesamten deutschen Kosulatswesens in China durchgeführt, sondern auch eine Errichtung weiterer Generalkonsulate ins Auge gefaßt wird.

Deutsche Kulturarbeit im fernen Osten.

Bei meinem Aufenthalte in China und auch in Japan habe ich mit besonderer Freude die deutsche Kulturarbeit in diesen Ländern beobachtet, die bedeutende Fortschritte gemacht hat, wenn auch noch viel, sehr viel zu tun übrig bleibt. In erster Linie sind da Schule, Technik und Sanitätswesen zu Bahnbrechern und Erhaltern berufen, und in China muß die Mission, deren auf besonderem Gebiete liegende Bemühungen und Erfolge jedem, der sie an Ort und Stelle zu beobachten Gelegenheit hatte, größte Hochachtung und Dankbarkeit abnötigen, in weitem Umfange als Vermittlerin in Anspruch genommen werden.

Deutschlands Ziele und Aufgaben in China und Japan sind ja vorzugsweise kulturschöpferisch mit der selbstverständlichen Betonung der wirtschaftlichen Annäherung, die sich zum Vorteile dieser Länder wie Deutschlands daraus entwickeln kann, und, wie ich von meinem Standpunkte aus gleich hinzufügen will, entwickeln soll. Und gerade von diesem Gesichtspunkte aus beginne ich mit der Forderung, daß deutsche Kultur und Sprache in China noch ganz anders verbreitet werden müssen, als dies bisher geschehen ist, damit dem Handelsverkehr zwischen China und Deutschland immer weniger Schranken entgegenstehn.

Wir haben um so mehr Veranlassung, das zu betonen, als wir in dem Kampf um den chinesischen Markt gerade in dem Vorsprunge unserer Gegner einen ihrer größten Vorteile zu sehn haben. Als diese wirtschaftlichen Gegner müssen wir in der Hauptsache England, Amerika und Japan ansehn. Von ihnen hat Japan den großen Vorteil der Gemeinsamkeit der Rasse und Schrift für sich, England und Amerika aber haben durch die systematische Betonung des angelsächsischen Kulturgedankens zu einer Zeit, als von deutscher Seite in dieser Hinsicht noch nichts geschah und nichts geschehn konnte, die Ansätze zur Unterrichtsform in China fast ganz unter den entscheidenden Einfluß dieser angelsächsischen Kultur gebracht, nachdem die englische Sprache auch in Ostasien Handelssprache geworden war. In der Tat spricht der gebildete Chinese von fremden Sprachen immer erst das Englische, das er sich durch das ausgedehnte englische Schulwesen verhältnismäßig leicht aneignen kann. Damit ist aber für die englischen und in gleicher Weise für die amerikanischen wirtschaftlichen Bestrebungen eins der wichtigsten Kampfmittel gegeben; denn „der Sprache folgt der Handel", was auch gerade von englischer Seite immer wieder betont wird.

Am schlagendsten zeigt eine Gegenüberstellung der verschiedenen Missionsschulen die Unzulänglichkeit unserer eignen Arbeit. Gegenüber dem erdrückenden Anwachsen englischer und amerikanischer Lehranstalten fällt die geringe Vermehrung der deutschen Schulen in China kaum ins Gewicht.

Die protestantischen Missionen unterhalten, wie dem Bericht der Deutschen Vereinigung in Schanghai zu entnehmen ist, in China folgende Schulen:

	Volksschulen		Mittel- u. Hochschulen	
	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler
Englische . . .	1445	32303	241	7552
Amerikanische .	1992	44354	286	23040
Deutsche . . .	164	4862	15	523

Im Kampf der Sprachen sind die englischen und amerikanischen Schulen, die überdies, wie schon erwähnt, vielfach durch Interessengemeinschaft verbunden sind, uns gegenüber als eine einheitliche Gruppe aufzufassen, die, verglichen mit uns, zwanzigmal soviel Volksschulen und fünfunddreißigmal soviel Mittel- und Hochschulen hinter sich hat. Auf den englischen und amerikanischen Schulen erhalten mehr als 100 000 Schüler ihre Ausbildung gegenüber etwa 5400 Schülern in deutschen Schulen. Damit nicht genug, haben England und Amerika für neue Hochschulgründungen in Schantung, Hankau und Hongkong weitere 10 Millionen Mark aufgebracht.

Die katholischen Missionen unterhalten folgende Schulen:

Volksschulen		Mittel- u. Hochschulen	
Schulen	Schüler	Schulen	Schüler
6877	126305	157	6545

Davon entfallen auf den Wirkungskreis der deutschen Missionare, die, von einigen Stationen in Kiangnan abgesehen, nur in Schantung vertreten sind, nicht mehr als ein Zwanzigstel der Volksschulen und ein Sechstel der höheren Schulen. Einen großen Vorsprung haben sich die Vereinigten Staaten weiter dadurch gesichert, daß jährlich 500 chinesische Studenten als Gegenleistung für den Erlaß der Boxerentschädigung amerikanische Universitäten beziehen müssen. Was die japanischen Schulen in China anbetrifft, so ist es nicht möglich, auch nur einigermaßen zuverlässige

Ziffern zu bekommen. Jedenfalls aber reicht ihr Einfluß sehr weit.

Nichts wäre aber vom Standpunkte des Deutschtums aus verhängnisvoller, als sich mit Lamentationen über diesen gewaltigen Vorsprung des Angelsachsentums die Energie zur entschlossenen Ausnutzung der außerordentlichen Möglichkeiten zu lähmen, die das gewaltige chinesische Reich uns noch immer bietet. Wenn man diese Größe Chinas bedenkt, dann ist auch die englische Herrschaft noch in den Kinderschuhen, und es sollte bei genügenden Mitteln uns nicht allzuschwer fallen, namentlich auch durch Qualitätsleistungen unser Schulwesen neben dem englisch-amerikanischen zur Geltung zu bringen, zumal wenn erst die Erkenntnis von unserer territorialen Uneigennützigkeit China gegenüber sich noch mehr befestigt haben wird. Gerade die politisch gebildeten Chinesen dürften in dem letzteren Umstande einen der Hauptvorzüge der Annäherung an die deutsche Kultur sehen, nachdem sie sich über die Tendenzen des anglikanischen Kulturansturms vielfach mit besorgender Erkenntnis geäußert haben. Die Staatsmänner des neuen China haben denn auch in dieser Hinsicht ganz deutlich ihr Augenmerk auf Deutschland gerichtet, und schon vor Jahren, als die Kaiserin-Witwe noch lebte, wurde von einer chinesischen Staatskommission, die die westlichen Verhältnisse an Ort und Stelle studiert hatte, die deutsche Kultur als für die Anpassung an die chinesischen Verhältnisse und den chinesischen Geist geeignetste bezeichnet. Derselben Erkenntnis wird heute von den Männern um Yuanschikai, wie ich mich selbst überzeugen konnte, noch viel lebhafter und freier Ausdruck gegeben.

Nicht um über das Erreichte Genugtuung und Befriedigung zu äußern, sondern um aus ihm den Anstoß zu energischer weiterer Tätigkeit herzuleiten, sei hier der Ent-

wicklung des deutschen Schulwesens in China im einzelnen gedacht. In den Mittelpunkt meiner Ausführungen möchte ich dabei die Einrichtungen in Tsingtau stellen, die sich ja naturgemäß am uneingeschränktesten entfalten konnten. Dabei will ich, wie überhaupt in der Behandlung des deutschen Schulwesens, den Nachdruck auf die Schulen legen, die für die chinesische Jugend bestimmt sind. Die für deutsche Kinder bestimmten Schulen haben zwar auch eine große kulturelle Bedeutung für das Deutschtum am Platz und damit für die Erstarkung und Ausbreitung des deutschen Kulturgedankens; eine unmittelbare Beeinflussung ist aber naturgemäß nur durch die ersteren möglich.

Die vornehmste und größte deutsche Schule dieser Art in China ist die Deutsch-Chinesische Hochschule in Tsingtau, die am 25. Oktober 1909 feierlich eröffnet wurde und in der Zwischenzeit eine recht erfreuliche Entwicklung genommen hat. Gleich bei der Gründung der Schule wurde als Vorbereitungskurs die Unterstufe angegliedert, hauptsächlich um der Oberstufe das nötige Schülermaterial für die einzelnen Abteilungen liefern zu können. Wenn das in den nächsten Jahren auch noch nicht erreicht werden kann, so soll doch angestrebt werden, daß möglichst viele Schüler, die in die Oberstufe gelangen, die Abgangsprüfung der Unterstufe gemacht haben. So bald wird sich allerdings auch diese Forderung nicht durchsetzen lassen, da für die vier Abteilungen der Oberstufe vorläufig nicht genügend Schüler in den oberen Klassen der Unterstufe vorhanden sind; es wird sich daher nicht umgehen lassen, auch weiterhin noch Schüler, die sich irgendwo einigermaßen genügende deutsche Kenntnisse erworben haben, in größerer Anzahl in der Oberstufe zuzulassen. Seit der Gründung der Schule ist die Unterstufe vollständig ausgebaut worden, so wie es im ursprünglichen Plane vorgesehen war; aus

4 Klassen sind 7 geworden, die z. T. schon derartig überfüllt sind, daß an Teilung gedacht werden muß. Im allgemeinen sollten höchstens 30 Schüler in einer Klasse vereinigt werden, aber diese Zahl ist schon bei drei Klassen überschritten worden. Wenn das für die Bewältigung der der Schule gestellten Aufgaben auch nicht zweckdienlich war, so ist es doch ein schöner Beweis für den regen Zuspruch, dessen sich die Anstalt bereits erfreut. Das Wintersemester 1911/1912 hat durch die Revolution natürlich viele Unterbrechungen für den geregelten Unterrichtsbetrieb gebracht, der Besuch hat aber auch in ihm nicht nachgelassen. Am Anfang des Sommer-Semesters 1913 wurde sogar zum ersten Male aus einer Reihe von älteren Schülern eine Sonderklasse gebildet; wer in diese Klasse einzutreten wünscht, muß das Abgangszeugnis einer chinesischen Mittelschule besitzen oder durch eine Prüfung nachweisen, daß er ein entsprechendes Maß von Kenntnissen in der Mathematik, Physik, Chemie und anderen Fächern erlangt, möglichst auch schon längere Zeit sich erfolgreich mit dem Studium einer europäischen Sprache (meistens handelt es sich da um das Englische) beschäftigt hat. Schülern, die diese Vorbedingung erfüllen und sich bereits in einem Alter von 17—20 Jahren befinden, konnte man nicht wohl zumuten, den ganzen Lehrgang der Unterstufe in 5 Klassen zu durchlaufen, und es wird gehofft, daß der Sonderkurs die ersten 3—4 Jahre der Unterstufe ungefähr in der Hälfte der Zeit erledigen kann, weil der Unterricht in den Realien vollkommen wegfallen und das Gewicht allein auf die deutsche Sprache, die die Schüler bisher noch gar nicht gelernt haben, gelegt werden kann. Der Schnellkursus ist vorerst nur ein Versuch, von dem sich noch nicht sagen läßt, wie er sich bewährt; der Erfolg scheint aber nicht auszubleiben. Es ist für ihn folgendes Programm aufgestellt: Lesen und Schreiben von lateinischer

und deutscher Schrift; Deklination und Konjugation, soweit zum Verständnis einfacher Lesestücke und zum ersten praktischen Gebrauch der Sprache notwendig; einige hauptsächliche Präpositionen im Anschluß an die Einübung der Deklination; die Pronomina; grammatische Analyse des einfachen Satzes sowie gelegentliche Besprechung des Nebensatzes mit Einprägung der einfachsten Konjunktionen; ständige mündliche Übungen im praktischen Gebrauch der Sprache; schriftliche Arbeiten.

Neben dem chinesischen Unterricht, der mit 12 bezw. 10 Stunden den Platz behauptet, der ihm naturgemäß an der Schule zukommen muß, nimmt sonst in der Unterstufe der deutsche Unterricht die erste Stelle mit 12 Wochenstunden in der 1., absteigend bis zu 6 Wochenstunden in der 5. Klasse ein. Auch soll die Unterrichtssprache in allen Fächern möglichst die deutsche sein. An Stundenzahl folgt hinter dem Deutschen der Rechen- und Mathematikunterricht. Der Lehrstoff in Geographie, Geschichte und Naturwissenschaften ist infolge der Rücksicht auf die besonderen Zwecke der Schule stark beschränkt. In den oberen Klassen der Unterstufe wird außerdem etwas philosophische Propädeutik gelehrt, damit die Schüler mit einigen der wichtigsten philosophischen Systeme des Abendlandes und den Grundgesetzen der Logik bekannt werden.

An der Oberstufe, der eigentlichen Hochschule, wird der Unterricht dann wissenschaftlich betrieben. Ich möchte hier erwähnen, daß die Schule eine gemeinsame Gründung der deutschen und der chinesischen Regierung ist, doch werden die Leiter und alle Lehrkräfte, fremde wie chinesische, von der deutschen Regierung ernannt. Die chinesische Regierung stellt nur einen besonderen Studieninspektor an, der die chinesischen Studien überwacht und ihr über die Fortschritte der Schüler Bericht erstattet. Ich habe schon gesagt,

daß der Zweck der Unterstufe, 5 Vorbereitungsklassen für die eigentliche Hochschule zu bilden, bisher nicht zur Geltung gebracht werden konnte. Infolgedessen erfolgte bis jetzt die Aufnahme in die letztere nach der Prüfung und Überweisung durch den Provinzialschulrat in Tsinanfu oder sonstige chinesische Unterrichtsbehörden. Schüler, die, ohne diese Prüfung bestanden zu haben, auf Überweisung der Heimatbehörden oder auf sonstige Bürgschaft hin einzutreten wünschen, können auf Grund einer Prüfung vor der Prüfungskommission der Hochschule vorläufig aufgenommen werden. Sie haben dann die chinesische Prüfung bei gelegentlicher Anwesenheit des Provinzialschulrats in Tsingtau nachzuholen.

Den neu eintretenden Schülern der Oberstufe ist es freigestellt, sich einen ihnen zusagenden Berufszweig zu wählen, sie sind aber gehalten, die für die einzelnen Fachwissenschaften ausgearbeiteten Stundenpläne genau zu befolgen. Der Lehrgang dauert: In der staats- und rechtswissenschaftlichen Abteilung 3 Jahre, in der medizinischen Abteilung 4, in der naturwissenschaftlich-technischen Abteilung 4 und in der forst- und landwirtschaftlichen Abteilung 3 Jahre. Die Altersgrenze für den Eintritt in die Oberstufe ist 18—20 Jahre.

Die Hochschule wurde im Jahre 1909 von 79 Schülern besucht, zu Beginn des Sommersemesters 1913 waren es bereits 342. Sämtliche Schüler der Anstalt wohnen auch, bis auf wenige Ausnahmen, in ihr. Zu diesem Zwecke sind zwei große Internate eingerichtet, weitere Plätze für Internatsbauten sind bereitgestellt. Die Schüler werden sorgfältig verpflegt, wobei auch auf die Verschiedenheit der nordchinesischen und südchinesischen Küche nach Möglichkeit Rücksicht genommen wird. Ein großes neues Lehrgebäude mit ausreichenden Klassen- und Sammlungsräumen sowie

Laboratorien ist jetzt fertiggestellt. Auch Turn- und Sportplätze sind auf dem ausgedehnten Hochschulgebäude angelegt. Die Schlußprüfungen hatten bisher ein recht gutes Ergebnis, so daß die Bestimmung, daß bewährte Schüler zur Beamtenkarriere zugelassen werden, zum Nutzen Chinas wie des Deutschtums in Kraft treten konnte. Mit der Hochschule ist auch ein Lehrmittelmuseum mit betriebsfähigen Maschinenmodellen, technischen Apparaten usw. verbunden, sowie eine landwirtschaftliche Versuchsstation. Dort, wo früher einstöckige Kasernenbauten der Feldbatterie standen, erheben sich jetzt die praktischen und schönen Gebäude dieser mustergiltigen Schulanlage. Hier kann sich die Jugend wohl fühlen und gleichzeitig ohne Anwendung großer Mittel sich das aneignen, was deutsche Kultur ihr in kluger Herausarbeitung des zunächst Erreichbaren bietet.

So segensreich diese Tsingtauer Hochschule aber auch schon gewirkt hat und noch wirken wird, so notwendig ist es, daß unter gleicher Betonung der qualitativ bestmöglichen Unterrichtsresultate das deutsche Schulwesen zunächst über die für die deutschen Interessen besonders in Frage kommenden Provinzen ausgedehnt werde. Neben der Gründung eigner deutscher Schulen ist auf die Einführung des deutschen Unterrichts an den chinesischen Mittel-, Hoch- und Fachschulen zu bringen, eine Forderung, der die chinesische Unterrichtsverwaltung, wie ich aus bester Quelle weiß, mit größter Sympathie gegenübersteht. Ich möchte besonders auf die in der Provinz Schantung bereits erzielten Erfolge hinweisen, wo das chinesische Unterrichtswesen in den letzten 10 Jahren mit bestem Gelingen nach modernen Grundsätzen ausgebaut worden ist. Schon 1901 hatte dort der jetzige Präsident Yuanschikai, der damals Gouverneur von Schantung war, die Hochschule in Tsinanfu gegründet, und sein Nachfolger

hatte das ganze Schulwesen der Provinz einheitlich nach moderner Anschauung reorganisiert. Für die Ausbildung von Lehrern wurden Seminare gegründet und mit Vorliebe auch fremde Lehrkräfte herangezogen, falls solche vorhanden waren. In den bedeutenderen Kreisstädten wurden Industrie- und Handwerkerschulen errichtet, in denen neben dem Unterricht im Lesen, Schreiben und Rechnen alle möglichen technischen Fertigkeiten gelehrt wurden. Im Jahre 1911 hatte die Provinz auf diese Weise 3822 moderne Schulen. Da nach den neuen Bestimmungen schon auf den gehobenen Elementarschulen fremdsprachlicher Unterricht begonnen wird — die fremde Sprache ist natürlich fast überall das Englische —, erhält eine große Anzahl auch der ins praktische Leben übertretenden Schüler eine gewisse, wenn auch geringe Kenntnis des Englischen. Wenn an den Betreffenden einmal die Frage herantritt, sich eine fremde Sprache anzueignen, was ist natürlicher, als daß er die englische wählt, von der er doch wenigstens schon einige Grundzüge kennt. Darum müßten wir versuchen, schon in die niederen Schulen einzudringen. Sollte uns die chinesische Regierung darin nicht entgegenkommen, so müßten wir uns selbst helfen. Jordan hat in den „Tsingtauer Neuesten Nachrichten" einen Plan entwickelt, der die Gründung deutsch-chinesischer Elementarschulen mit chinesischen Lehrern vorsieht. Solche Schulen könnten sich mit geringer Unterstützung erhalten, und wir würden eine große Anzahl zwar qualitativ nicht besonders hochstehender, aber für uns doch wertvoller Anstalten haben. Es ist jedoch zu hoffen, daß eben in der Tsingtauer Hochschule mehr und mehr einheimische Pioniere des Deutschtums erzogen werden, die dann als Lehrer ihrer Volksgenossen für die immer weitere Verbreitung des deutschen Kulturgedankens tätig sein können. Ja, ich halte es sogar

für erforderlich, daß dieser Zweck mit in erster Linie zur Geltung gebracht wird in dem Sinne, daß sich die in den deutschen Schulen ausgebildeten Chinesen dem Deutschtum auch später verbunden fühlen, nicht zum wenigsten durch praktische Motive, und unter Betonung der genossenen und zu erwartenden Vorteile immer weitere Kreise Chinas Deutschland näher bringen.

Deutschland muß auf seiner geistigen Expansionsfähigkeit die wirtschaftliche aufbauen. Und jeder Deutsche, der bereits wirtschaftlichen Einfluß im Lande hat, sollte den Einheimischen die Vorteile, die sie und ihre Landsleute aus der Annäherung oder gar Förderung deutscher Kultur im Lande ziehen, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu Gemüte führen. Wie sehr gerade darin England und Amerika uns noch überlegen sind, und wie sehr das in China empfunden wird, dafür ist folgendes Geschichtchen aus dem „Ostasiatischen Lloyd" ein unerfreulicher Beweis; es heißt da:

Herr Frank Yung-Tao ist dabei, vierhundert junge Leute auf drei Jahre unterrichten zu lassen. Zunächst hat er ein Abkommen mit dem Chinesischen Christlichen Jünglingsverein in Peking getroffen; danach zahlt er dem Verein zwölftausend Dollar, wofür dieser hundert Schüler auf drei Jahre in der englischen Sprache zu unterrichten hat. Ferner hat Herr Yung im Pekinger Waisenhaus Klassenräume belegt, wo er weitere hundert Schüler Französisch lernen läßt. Außerdem hat er eine eigene Schule für zweihundert Schüler neu eingerichtet; als Direktor dieser Anstalt hat er einen Graduierten des Tsing-Hua-Kollegs ausersehen, das heißt der großen Schule, die die Amerikaner in Peking eingerichtet haben, um aus ihrem Material die Schüler zu ziehen, die bekanntlich für den „geschenkten" Rest der Boxerentschädigung nach Amerika gehen müssen. Herrn Yungs Ziel ist, den vierhundert Schülern nützliche Kenntnisse und brauchbare Sprachen (das heißt englisch und allenfalls französisch) beibringen zu lassen. Nach Beendigung der Kurse will er für ihr Unterkommen sorgen, besonders Tüchtige will er auf seine Kosten ins Ausland zu weitern Studien schicken. Er hat für sein Unternehmen bereits acht ausgezeichnete Lehrkräfte angestellt. Er hat seinen

großherzigen Plan, für den er sechzigtausend Dollar angesetzt haben soll, in aller Stille in Angriff genommen. Dieses Beispiel großartiger westeuropäischer, besonders angelsächsischer Kulturpropaganda ist an sich schon für uns Deutsche interessant genug, muß uns aber noch mehr zu denken geben, weil es einmal mit besonderer Deutlichkeit zeigt, wie weit die westeuropäische Kulturpropaganda schon in das Stadium selbsttätiger Expansion getreten ist, die ihre Kraft in sich selbst hat und des Anstoßes von außen bereits entbehren könnte. Das ist eine Erscheinung, die ihre Erklärung nicht nur in meßbaren Belangen — längere Zeit der Wirksamkeit, größere Zahl der Arbeiter, größere Mittel — findet. Das Interessanteste im vorliegenden Fall ist aber nicht alles dieses, sondern vielmehr die Tatsache, daß der persönlich gewiß zu bewundernde Herr Yung Komprador einer — deutschen Firma ist.

Gegen solche unerfreulichen Erscheinungen gibt es nur ein Mittel: die deutsche Schulpolitik in China muß so eingerichtet sein, daß sie den Chinesen wirklich für das Deutschtum gewinnt, ihm also nicht etwa nur eine gewisse Summe von Kenntnissen übermittelt. Dann aber sollten wir auch endlich einmal ernstlich daran gehen, auf dem chinesischen Büchermarkte Einfluß zu gewinnen. Unmengen von englischen, amerikanischen und vor allem auch japanischen Büchern sind ins Chinesische übersetzt. Aus dem Deutschen liegen nur ganz vereinzelte Übersetzungen vor. So ist von einem Chinesen die Ethik von Paulsen aus dem Japanischen übertragen worden. Durch eine umfangreiche Übersetzungsliteratur können wir weite chinesische Kreise — auch die ohne fremdsprachliche Kenntnisse — mit unserer Kultur, unseren Leistungen und nicht zum wenigsten auch mit unseren friedlichen Absichten bekannt machen.

Formell sollten wir, um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen, uns, soweit es mit den Zwecken des Unterrichts vereinbar ist, in Struktur und Lehrplan der eignen Schulen an die chinesischen Staatsschulen und die jeweiligen chinesischen Schulgesetze anlehnen, schon um der Anerkennung durch die chinesische Regierung die Wege zu ebnen. Hoch-

erfreuliche Garantien in dieser Hinsicht gibt die Ernennung des Oberlehrers Dr. Schmidt zum deutschen Schulinspektor in China, durch die einem in langjähriger Arbeit im chinesischen Schulwesen erprobten Manne die einheitliche Organisation der deutschen Schulbestrebungen in China anvertraut worden ist. Für den Aufbau dieses eignen deutschen Schulsystems hat die Deutsche Vereinigung in Schanghai in einer Denkschrift zur Förderung des Deutschtums in China beachtenswerte Vorschläge gemacht. Danach sollen in der Hauptsache Mittelschulen mit angegliederten Elementarschulen den Unterbau für technische Schulen und für die Ausbildung chinesischer Studenten in Deutschland nach dem Muster Amerikas bilden. Das Prinzip der Auslese würde für die Ausbildungskurse, auf die das Hauptgewicht zu legen ist (technische Schulen in China und Studium in Deutschland), immer ein besonders befähigtes Schülermaterial sichern, von dem man erwarten kann, daß es dereinst in leitende Stellungen kommen wird. Aber auch diejenigen Schüler, die über die Mittelschulen nicht hinauskommen, werden nach Absolvierung der Schulzeit im Dienste des deutschen Gedankens wertvolle Arbeit in ihren Kreisen leisten können, wenn in geeigneter Weise, z. B. durch eine den von Amerikanern geleiteten chinesischen christlichen Jünglingsvereinen ähnliche deutsche Organisation, dafür gesorgt wird, daß sie den Zusammenhang mit den deutschen Bestrebungen nicht verlieren.

Den Unterbau für unser Schulsystem bilden die Mittelschulen. Dies Fundament muß von einer gewissen Stärke sein, um das Gebäude tragen zu können; es darf sich nicht einseitig auf die geöffneten Häfen beschränken, in denen der Chinese schon ohnehin im regen Verkehr mit den Landesfremden steht, sondern muß vor allen Dingen auch in das Innere der Provinzen eindringen. In den Ver-

tragshäfen bestehen ausgedehnte Schulunternehmungen unserer Gegner im Wettbewerb, denen gegenüber wir Eigenes bieten müssen. Es sollten in den großen Handelszentren: Schanghai, Hankau, Tientsin, Tsinanfu und Canton die bestehenden, aber mit unzureichenden Mitteln arbeitenden deutsch-chinesischen Schulen so ausgebaut werden, daß sie etwa 100 bis 150 Schüler fassen können; in Nanking, Tschungking, Tschangscha und Peking wären solche Schulen neu zu errichten. Die einmaligen Einrichtungskosten für eine derartige Schule werden, wenn man auf das Äußere ein gewisses Gewicht legt, wie es bei Chinesen erforderlich ist, eingehenden Erhebungen zufolge etwa 40 bis 50 0000 Dollar betragen, die jährlichen Unterhaltungskosten ca. 18 000 Dollar; für neun Schulen sind also einmalig 380 000 Dollar und jährlich wiederkehrend 162 000 Dollar erforderlich.

Ich habe hier die Schule in Schanghai erwähnt und will auf sie gleich etwas näher eingehn, zumal da sie die zweitgrößte deutsche wissenschaftliche Lehranstalt in China ist und sich beträchtlicher Erfolge rühmen darf. Ihre Errichtung ist privaten Mitteln zu verdanken, die durch die Initiative der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft in Berlin zusammengekommen sind. Die Erhaltung wäre ohne einen Beitrag der Koppelstiftung von 21 000 Mark und einen Reichsbeitrag von 30 000 Mark nicht möglich. Auch mit diesen Summen gestaltet sie sich schwierig genug, und das allerbedauerlichste ist, daß jede Möglichkeit zu dem dringend erforderlichen Ausbau durch die Mittellosigkeit vorläufig genommen ist. Das ist, wie schon ausgeführt, besonders nachteilig im Hinblick auf die Anstrengungen der englischen und amerikanischen Schulen am Platze. Die praktischen Leistungen der Anstalt sind allerdings ganz hervorragende. So ist es ihr gelungen, im letzten Jahre die drei ersten

chinesischen, vollkommen nach deutschem Muster ausgebildeten Ärzte nach strenger Prüfung zu entlassen. Alle drei üben in Schanghai ihre Tätigkeit mit bestem Erfolge aus. Auch die Schanghaier Schule hat wie die Tsingtauer eine ausschließlich dem Sprachunterricht und den Realien gewidmete Unterstufe. Die Oberstufe besteht aus Vorklinikum und Klinikum; doch ist ihr Zweck nicht nur die Ausbildung von Ärzten, sondern ihr Hauptziel ist, Pioniere für sorgfältige naturwissenschaftliche Bildung zu schaffen. Dieser naturwissenschaftliche und medizinische Volksunterricht ist für das moderne China eine der sozialen Hauptnotwendigkeiten und für den deutschen Einfluß um deswillen so bedeutsam, weil gerade durch ihn das Vertrauensverhältnis zwischen der deutschen und der chinesischen Kultur, auf das es gerade auch im Interesse des wirtschaftlichen Zutrauens in erster Linie ankommt, vertieft wird.

Vorbildliches auf diesem Gebiete ist wieder in Tsingtau geschaffen worden, und zwar durch das Faber-Krankenhaus, das von dem Evangelisch-Protestantischen Missionsverein, der in Tsingtau und seinem chinesischen Hinterlande tätig ist, gegründet worden ist und erhalten wird. Außerhalb Tsingtaus in der Nähe des Hafens gelegen, bieten seine drei einstöckigen Häuser, deren jedes einen großen Saal und zwei Privatzimmer enthält, insgesamt 60 Patienten Unterkunft. Für die an ansteckenden Krankheiten Leidenden wurde eine besondere Baracke zu 50 Betten erbaut. Die Inanspruchnahme war seitens der chinesischen Bevölkerung von Anfang an außerordentlich rege. Besonders große Dienste leistete die Anstalt gleich im zweiten Jahre ihres Bestehens, als die Cholera unter den Eingeborenen wütete. Eine wesentlich erweiterte Bedeutung erhielt das Institut durch die Angliederung einer Poliklinik zur Verbreitung medizinischen Volksunterrichtes

in China. In einem einzigen Jahre besuchten die Kurse 2204 Patienten 4494 mal. Das Hocherfreuliche an dieser Entwicklung war in der Hauptsache der Umstand, daß damit die deutsche Mission ihr Arbeitsgebiet nach der Seite der von der amerikanischen und englischen Mission längst mit größtem Erfolge betriebenen kulturellen Beeinflussung ausdehnte.

Die Regierung in Tsingtau hatte sich in gleicher Richtung fast vom ersten Tage der Niederlassung an betätigt. Die Eröffnung der ersten von Marineärzten geleiteten Eingeborenen-Poliklinik fällt bereits in das Jahr 1899. Die Behandlung erfolgte unentgeltlich, Arzneien und Verbandsstoffe gab man gegen geringe Entschädigung ab. Derartige Polikliniken wurden dann in mehreren Eingeborenendörfern abgehalten, mit nachhaltigstem Erfolge wohl an dem Marktplatze Litsin, weil dort besonders große Menschenmassen ihnen zugeführt wurden. Die dortige Anstalt wurde auch von Frauen und Kindern besucht, und gerade darin äußert sich das wachsende Vertrauen der Landbevölkerung zu der Kunst der deutschen Ärzte. Ein großes im Zentrum von Tapautau gelegenes Chinesenhospital öffnete 1905 den eingeborenen Kranken seine Pforten. Daß auch hier ein dringendes Bedürfnis vorlag, zeigt der Umstand, daß trotz seines von Beginn an regen Besuches derjenige des Faberhauses keineswegs abnahm, und auch die Frequenz der den beiden Krankenhäusern angegliederten Polikliniken sich stetig mehrte. So übt die deutsche medizinische Wissenschaft zugleich mit der Hebung der Volksgesundheit einen kulturellen Lehrberuf edelster Art aus. Schon zeigen sich die Früchte auch in der Handhabung der hygienischen Maßregeln durch die chinesischen Behörden der Gegenden, in denen sich der deutsche Einfluß geltend machen konnte.

In Kiautschou und Tsinanfu sind Krankenhäuser und Polikliniken nach europäischem Muster erbaut worden, in der letzteren Stadt versieht auf ausdrücklichen Wunsch des Gouverneurs von Schantung ein deutscher Marinearzt den Dienst.

Ich habe schon darauf hingewiesen, daß die deutschen Missionare in China immer mehr ihre Tätigkeit auch darauf einstellen müssen, das Vertrauen der führenden Schichten des chinesischen Volks zu gewinnen. Sie dürfen sich als Lehrer und Ärzte nicht nur betätigen, um für das Christentum zu werben, sondern müssen und können mit dieser edelsten Aufgabe ohne jede Engherzigkeit die der kulturellen Förderung des Deutschtums verbinden. Wenn wir mit unserem Schulwesen an das chinesische Volkstum herangehen wollen, bleibt uns, da ja andere Fremde im Innern Chinas nicht niederlassungsberechtigt sind, gar keine andere Form als die der Missionsschule übrig. Deren Umfang ist, was die deutschen Missionen betrifft — wie sich aus der am Anfange dieses Kapitels mitgeteilten Statistik ergibt —, noch recht gering. Diese Schulen dürfen aber nicht nur reine Missionsschulen sein, sondern müssen in ihrem Lehrplane den Bedürfnissen des chinesischen Volks nach Elementarkenntnissen und praktischen Fähigkeiten in erster Linie Rechnung tragen. Wird doch durch eine solche aufklärende und sittlich festigende Tätigkeit der Boden für das Christentum sicher am besten vorbereitet.

Namentlich die technischen Unterrichtsbedürfnisse sind in China sehr groß. Es ist deshalb ein bedeutender Schritt nach vorwärts gewesen, daß in Deutschland im Jahre 1911 ein Fonds von nahezu $1^1/_2$ Millionen Mark zusammengebracht worden ist, der zur Errichtung und Unterhaltung technischer Schulen in China bestimmt war. Die erste dieser Schulen ist in Schanghai errichtet worden,

weitere sind für Hankau, Canton und wahrscheinlich Tientsin bestimmt. Damit ist aber bei weitem nicht genug geschehn, und namentlich das deutsche Kapital in Handel und Industrie sollte sich für den Ausbau dieses Schulzweigs in weitestgehender Weise durch finanzielle und praktische Unterstützung ins Zeug legen. England und Amerika haben aufrüttelnde Beispiele gegeben. Die vor kurzem gegründete British Engineers Association hat es sich programmmäßig zum Ziel gesetzt, die englische Sprache als einzige Hilfssprache auf dem Gebiet der Maschinen- und Montanindustrie durchzusetzen und alle fremde Konkurrenz, womit in erster Linie die deutsche gemeint ist, auszuschalten. Die Hongkonger Universität scheint immer mehr zu einer rein technischen Hochschule ausgebaut zu werden. Die Young Men's Christian Association in den Vereinigten Staaten hat letzthin etwa 16 Millionen Mark für Errichtung technischer Schulen in China beschafft. Man will eben die einheimischen Ingenieure und Techniker in die Hand bekommen, damit die bei der bestimmt zu erwartenden Industrialisierung Chinas notwendigen Bestellungen an Maschinen und dergl. nach England oder Amerika gehen. Noch können wir dieses wichtige Gebiet des chinesischen Handels für uns erobern, wenn die Arbeit rasch in großzügiger Weise in die Hand genommen wird. Wir müssen dafür sorgen, daß der Hauptanteil an dem zu erwartenden Maschinengeschäft der deutschen Industrie zugute kommt, dadurch, daß wir die Vorzüge der deutschen Technik den Chinesen zur Kenntnis bringen. Wir haben bisher nur in Tsingtau und Schanghai technische Schulen gegründet. Diese Schulen könnten in dem industriellen China eine bedeutende Rolle spielen; denn auf dem Gebiet des technischen Unterrichts sind wir in der Lage, den Chinesen mustergültige Einrichtungen zu bringen. In richtiger

Weise als Propaganda-Zentralen ausgenützt, würden diese Schulen weit über ihre begrenzten Kreise hinaus Deutschlands Vorherrschaft und überlegene Leistungsfähigkeit in der Eisen- und Stahlerzeugung, der Elektrotechnik, der chemischen Industrie, dem Brückenbau und der Luftschiffahrt, Gebieten, auf denen wir England und Amerika schon überflügelt haben, hervortreten lassen.

Eine sehr beachtenswerte Anregung zur Sicherung der durch die Missionsschulen zu erzielenden Erfolge geht dahin, durch die Gründung christlicher Jünglingsvereine ein über die Schule hinausreichendes Band zwischen den jungen Chinesen und den deutschen Kreisen zu schaffen, wobei in den Kreis auch Nichtchristen einbezogen werden müßten. Ferner erscheint es geboten, die Zahl der einheimischen Lehrer des Deutschtums auch durch die Gründung von Lehrerseminaren rasch zu erhöhen. Die Heranbildung chinesischer Lehrer kann in ihrer voraussichtlichen Wirkung gerade auf die Massen gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wenn es gelingt, sie in größerer Anzahl an chinesischen Staatsschulen unterzubringen, so werden sie gleichsam vom chinesischen Schulwesen selbst aus die Annäherung an die deutsche Kultur vollziehen und damit den erwünschten Prozeß vielleicht am meisten fördern. Auch das Mädchenschulwesen hat sich unter der Obhut der Missionen gut entwickelt. Die künftigen Mütter Chinas erhalten dort eine auf deutschen Kulturbegriffen aufgebaute Erziehung, die sie später einmal in ihren Familien mit der selbstverständlichen pädagogischen Wirkung des Elternhauses zur Geltung bringen werden.

Zur Frage der weiteren Förderung des chinesischen Schulwesens möchte ich schließlich noch empfehlen, vor allen Dingen auch deutsche Lehrmittel sobald als irgend möglich nach China zu bringen, damit sie als Vorbilder für

die weitere Ausbildung der chinesischen Schulen mit benutzt werden können. Da in Deutschland eine Vereinigung besteht, die sich mit der Vervollkommnung der chinesischen Schulen befaßt, so ist es empfehlenswert, sich an diese zu wenden, damit sie mit Rat und vor allen Dingen auch mit der Tat behilflich sei und sowohl die Lehrmittel selbst, als auch Geldmittel zur Verfügung stelle.

So hat sich der hohe kulturelle Wert des Deutschtums mit als Hauptfaktor in dem Werben um das chinesische Volk und den chinesischen Markt eingeführt. Wir sind spät auf dem Platze erschienen, aber mit anerkennenswerter Gründlichkeit und Opferwilligkeit haben wir den Kampf neben den gleichen Bestrebungen anderer Völker aufgenommen. Die bereits erzielten Erfolge sind schöner Lohn und, mehr noch, energischer Appell zur Weiterarbeit. Viel, ja das meiste muß durch freiwillige Arbeit geleistet werden, und ich will diese Betrachtungen schließen mit der Versicherung, die ich aus eignen Erfahrungen und den Mitteilungen berufner chinesischer wie deutscher Stellen geschöpft habe, daß die Opfer an Mühe, Zeit und Geld dem Deutschtum auch in China den Platz sichern werden, der ihm gebührt.

Das Zeitungswesen in Ostasien.

In letzter Zeit hat man es in all den Ländern, die mit Ostasien in mehr oder weniger enger Verbindung stehen, gelernt, der Presse in Ostasien eine erhöhte Bedeutung beizumessen. Durch Gründung eigner Organe oder durch Verbindung mit Zeitungen in der Landessprache hat man gesucht, sich Einfluß zugunsten seines eignen Landes zu sichern. Voran stehen in dieser Beziehung die Engländer, Japaner (in China) und Amerikaner, die es verstanden haben, in allen bedeutenderen Städten Chinas und Japans sich selbständige Organe zu schaffen. Eine wesentliche Erleichterung haben sie dabei insofern, als die englische Sprache in ganz Ostasien mit Ausnahme natürlich der Landessprache am meisten gesprochen oder doch verstanden wird. Unterstützt wird die Presse namentlich der Engländer und Amerikaner in ganz erheblichem Maße durch das Missionswesen. Verschiedne Leiter der Missionen sind selbst journalistisch tätig und können auch durch ihren Einfluß bei den Einheimischen sehr leicht Propaganda für die eigenen Interessen machen.

Die einheimische Presse hat in China noch heute sehr geringe Bedeutung. Zwar kann sich Peking rühmen, die älteste Zeitung der Welt zu besitzen, die „Peking Zeitung"; aber sie bringt alltäglich seit Jahrhunderten nur den Hofbericht und, wie einst die Edikte des Kaisers, so jetzt die Dekrete des Präsidenten der Republik. Eigenartig und uns Europäern unverständlich, jedoch

charakteristisch für die chinesische Neigung zu Kompromissen ist es, daß heute noch, zwei Jahre nach Umwandlung des Kaisertums in eine Republik, der erste Teil der Peking Zeitung den täglichen Hofbericht enthält, in dem zu lesen ist, daß z. B. Prinz Su vom Kaiser eine weitere Verlängerung seines Urlaubs erhalten, oder Prinz Pulun eine Audienz beim Kaiser gehabt habe. Eine eigentliche Presse ist erst nach den Boxerunruhen entstanden als eine Neuerung, die China den Ausländern zu verdanken hat. Aber es hieße sie weit überschätzen, wollte man in ihr etwa den Ausdruck der öffentlichen Meinung erblicken. Der Inhalt der chinesischen Zeitungen läßt bis auf den heutigen Tag fast jegliches politisches Verständnis vermissen, und oft genug hat man erlebt, daß Nachrichten, die den Stempel der Unwahrscheinlichkeit oder des absichtlichen Irreführens an der Stirne tragen, von der chinesischen Presse mit einem Ernste, der einer besseren Sache würdig wäre, aufgegriffen und kommentiert wurden.

Auch die revolutionären Ereignisse der letzten Jahre haben bisher nicht vermocht, eine Änderung in dem Tiefstand der Presse eintreten zu lassen und sie zum Sprachrohr ernster politischer Gedanken zu machen. Die Parteiorgane der radikalen, nunmehr aufgelösten Kuomintang brachten nichts als maßlose Hetzereien gegen die Regierung Yuanschikais und Verdächtigungen der leitenden Männer. Es wird wohl auch noch geraume Zeit vergehen, bis die Presse in China ihre Aufgabe als Faktor der in diesem Lande besonders notwendigen Aufklärung und Bildung wird erfüllen können. Doch hat die Urteilslosigkeit der chinesischen Zeitungsmänner das von uns Deutschen noch viel zu wenig ausgenutzte Gute, daß sie Inspirationen sehr zugänglich sind. Davon Gebrauch zu machen, wäre umso angebrachter, als die geschickte Einflußnahme auf die chine-

sischen Zeitungen ein Weg wäre, allmählich das Niveau der Presse zu heben. Die Japaner haben diesen Weg längst beschritten, ja eine der verbreitetsten Pekinger Zeitungen, die „Shuntienshihpao", ist japanisches Eigentum und wird von Japanern redigiert.

Die langsame Entwicklung der einheimischen Presse in China hat verschiedene Ursachen, die man in ihrer Behandlung natürlich nicht außer acht lassen darf. In erster Linie ist es der streng konservative Charakter des Chinesentums, der durch die Revolution nicht etwa ausgeschaltet ist. Auch ist nur ein sehr geringer Bruchteil der chinesischen Bevölkerung des Lesens kundig. Infolgedessen fristen namentlich die Provinzzeitungen, die in letzter Zeit sich allzukühn vorgewagt haben, ihr Leben recht mühselig. In Tsinanfu z. B., wo es bis vor einigen Jahren zwei Blätter gab, erscheinen jetzt sechs, und alle sechs haben fast nur Gratisleser. Sie werden nämlich an den meisten Straßenecken angeklebt, und nun wird ihr Inhalt von einigen, die des Lesens kundig sind, den andern mitgeteilt. Es gilt also auch, finanziell diese einheimischen Provinzblätter zu unterstützen und so für das Deutschtum zu gewinnen. Die deutschen Kaufleute könnten in dieser Hinsicht durch planmäßige Überweisung von Reklameanzeigen sicherlich viel erreichen, zumal da sie ohnehin zur Erweiterung ihres Absatzes chinesische Reklame mehr als bisher heranziehn müßten.

Sehr wesentlich zur Verbreitung deutscher Kenntnis in China wäre es ferner, wenn es gelänge, in die chinesischen Redaktionsstuben auch der deutschen Sprache kundige Herren zu bringen. Am sichersten und gangbarsten wäre dazu wohl der Weg der Gründung chinesischer Zeitungen durch Einheimische, die Deutschland oder die deutsche Sprache kennen. Ihnen müßte das deutsche Kapital in jeder Weise Vorschub leisten. Hierauf haben die Engländer und Ameri-

kaner in der Hauptsache ihren Einfluß aufgebaut. Fast in jeder größeren chinesischen Redaktion gibt es des Englischen kundige Mitarbeiter, die die englische oder amerikanische Presse als Quelle benutzen und so deren Nachrichten im Lande verbreiten. Es existiert bisher nur ein einziges Organ in chinesischer Sprache, die illustrierte Wochenschrift „Hsieh-ho-pao", die zielbewußt die deutschen Interessen in China vertritt und auf die chinesische Presse schon besser gewirkt hat, als es die beste deutsche Korrespondenz vermag. Aus ihr gehn, meist ohne Quellenangabe, viele Meldungen in die chinesische Presse über. Das Blatt muß aber, um seine Zwecke zu erfüllen, noch in ganz anderem Umfange verbreitet werden. Auch dazu müssen die Mittel eben geschaffen werden, damit nötigenfalls zunächst durch Freiexemplare in jeder Stadt Leser geworben werden könnten.

Von den großen chinesischen Blättern, die nach dem Muster europäischer Blätter ins Leben gerufen worden sind, nenne ich neben der „Shi-o-pao" an erster Stelle die „Schunpau", d. h. Schanghai-Zeitung. Sie ist im Jahre 1870 von einem Engländer gegründet worden. Ich möchte dabei gleich noch darauf hinweisen, daß die chinesischen Blätter in Wirklichkeit oder doch dem Namen nach in der Hauptsache sich in ausländischen Händen befinden. Das hat seinen Grund darin, daß Ausländer dem strengen chinesischen Preßgesetz, da sie sich ja des Rechtes des Exterritorialität erfreuen, nicht unterliegen. Nächst der „Schunpau" ist die „Hupau" weit verbreitet, die ebenfalls in Schanghai erscheint; auch sie ist im Besitze eines Engländers. Verhältnismäßig rasch durchgesetzt hat sich ferner die 1885 in Schanghai gegründete illustrierte Zeitung „Tien Schi Tschai". Auf dem Titelblatt, das bald grün, bald rot ist, steht Name, Datum, Nummer, Preis (jede Nummer kostet

5 Cents), die Verkaufsstellen und eine Anmerkung über den Inhalt. Unser verdienter früherer Gesandter in China, Herr von Brandt, hat eine Reihe der bezeichnendsten Illustrationen zu einem interessanten Buche vereinigt. Er schreibt dazu: „Wer mit der chinesischen Kunst und ihren Werken unbekannt ist, wird mit Verwunderung die scharfe Beobachtungsgabe und Charakteristik anerkennen müssen, die ihm in den Zeichnungen entgegentritt. Eins wird freilich nicht übersehen werden dürfen. Es handelt sich bei ihnen nicht um Darstellungen aus dem gewöhnlichen, ruhig dahinfließenden öffentlichen und privaten Leben, sondern stets um die Wiedergabe mehr oder weniger sensationeller Ereignisse." So trägt die „Chinesische Illustrierte Zeitung" ganz den Charakter der „Vermischten Nachrichten" mit einem starken Stich ins Gebiet der Kriminalistik und der Klatschereien. Summarisch möchte ich schließlich noch anführen, daß größere chinesische Zeitungen außer in Schanghai in Tientsin, Hankau, Nanking, Futschau, Canton usw. erscheinen.

Alle diese Blätter schöpfen ihr Material über das Ausland, wie schon erwähnt, ausschließlich aus fremden Blättern. Aus diesen wird also der Chinese über alle wichtigen politischen und wirtschaftlichen Ereignisse unterrichtet. An der Spitze stehen hier, wie schon eingangs angedeutet, neben der japanischen Presse, die sich bei den chinesischen Journalisten übrigens keiner allzugroßen Beliebtheit erfreut, die in englischer Sprache erscheinenden Zeitungen. In Peking ist die englische Sprache durch die „Peking Daily News" vertreten, ein in chinesischem Besitze befindliches Blatt, dessen Bedeutung neuerdings wesentlich gesunken und auf die neugegründete „Peking Gazette" übergegangen ist. In Tientsin bestehn mehrere englische Zeitungen, von denen die „Peking und Tientsin Times" an erster Stelle,

die „China Critic", das „Tientsin Sunday Journal" als Sensationsblatt, die „China Tribune" als ein japanisches Organ zu nennen sind. Schanghai mit seiner großen englischen Kolonie hat selbstverständlich eine ganze Reihe englischer Zeitungen. Den ersten Platz nimmt die „North China Daily News" ein, ein gediegenes Blatt, das sich sogar Deutschland gegenüber möglichster Unparteilichkeit befleißigt, die größte, reichhaltigste Zeitung Ostasiens. Außerdem bestehen noch kleinere Blätter wie „China Gazette", „China Times", „Schanghai Mercury", und andere. In chinesischen Händen ist der in der Revolutionszeit entstandene „China Republican", während sein noch radikalerer Kollege „Republican Advocate" wegen allzu offensichtlicher Unterstützung der gegen die Herstellung geordneter Verhältnisse gerichteten Bestrebungen und wegen maßloser Hetzereien gegen Yuanschikai und die Pekinger Zentralregierung geschlossen werden mußte. Zu erwähnen ist noch die in Schanghai und Manila erscheinende Monatsschrift „Far Eastern Review", deren Artikel sich hauptsächlich mit Eisenbahn- und industriellen Angelegenheiten, sowie maschinell betriebenen landwirtschaftlichen Großunternehmungen befassen. In Hankau besteht nur eine unbedeutende (übrigens von einem Deutschen herausgegebene) englische Zeitung, und südlich des Yantse wäre lediglich die in Hongkong erscheinende „South China Morning Post" zu nennen.

Frankreich ist in der Hauptstadt durch das „Journal de Pekin" vertreten, das oft auch stark in russischem, stets aber deutschfeindlichem Sinne arbeitet. In Tientsin erscheint das „Echo de Tientsin", in Schanghai das „Echo de Chine", in Indo-China der „Courier d'Haiphong". Sämtliche französische Blätter pflegen größere politische und wirtschaftliche Artikel auszutauschen. Ihre Auflage ist zumeist

gering, da sie in einem Tone geschrieben sind, der selbst den politischen Freunden zuwider ist.

Deutschland hat schon vor einer langen Reihe von Jahren den ersten Versuch gemacht, eine deutsche Zeitung ins Leben zu rufen. Der im Jahre 1886 gegründete „Ostasiatische Lloyd" besteht bis auf den heutigen Tag und hat besonders seit der Zeit, wo der jetzige Leiter Herr Fink die Redaktion inne hat, für das Deutschtum nach besten Kräften gewirkt. Außer dem Lloyd existieren gegenwärtig an deutschen Zeitungen in China die „Tsingtauer Neueste Nachrichten" in Tsingtau unter der Leitung des Herrn Dr. Menz und das „Tageblatt für Nord-China" in Tientsin. Damit ist die Reihe im wesentlichen erschöpft. Daß seinerzeit die Besatzungsbrigade sich eine Zeitung gründete, sei nur der Vollständigkeit wegen erwähnt, und auch die Ostasiatische Lehrerzeitung in Schanghai sowie einige Anzeigeblätter haben eine politische Bedeutung niemals gehabt. Die Zeitungen in Tsingtau und Tientsin, die fast ausschließlich eine lokale Färbung haben, erscheinen täglich, der Ostasiatische Lloyd nur wöchentlich. In jüngster Zeit käme noch der schon erwähnte „Shi-o-pao" in Betracht. Ferner gibt seit dem 1. Oktober 1913 die Deutsch-Chinesische Hochschule in Tsingtau eine deutsch und chinesisch erscheinende Monatsschrift „Der west-östliche Bote" heraus, die insbesondere auch den deutsch sprechenden Chinesen Gelegenheit zur Weiterbildung in deutscher Sprache und zu tieferem Eindringen in deutsche Kultur und deutsches Geistesleben bieten soll.

Neben diesen Zeitungen ist vor einer Reihe von Jahren ein Depeschendienst von Berlin aus eingerichtet worden, der ganz Ostasien mit Nachrichten versorgt und in seinen Anfängen besonders auch dazu dienen sollte, dem gegen Deutschland gerichteten tendenziösen Nachrichtendienst

des Bureaus Reuter und der Agence Havas entgegenzutreten. Es sind nach beiden Richtungen hin ohne Zweifel wesentliche Erfolge zu verzeichnen.

In neuer Zeit macht sich, wie weiter oben angedeutet, die Notwendigkeit geltend, chinesische Zeitungen ins Leben zu rufen, deren Leiter sich von der Überzeugung tragen lassen, daß Deutschland die Interessen Chinas nach jeder Richtung hin zu fördern bestrebt ist, die also mit gutem Gewissen sich für Deutschland erwärmen können. Nach meiner Überzeugung fehlt namentlich in der Hauptstadt Peking nicht nur eine deutsche, sondern ebenso auch eine chinesische Zeitung deutschfreundlicher Tendenz. Peking ist schon jetzt der Sitz der Zentralregierung, des Parlaments und der fremden Gesandtschaften; hier werden sich immer mehr die gesamten politischen und vielleicht in nicht gar zu langer Zeit auch die Handelsinteressen Chinas konzentrieren. Es ist daher an der Zeit, daß gerade hier ein möglichst unabhängiges, politisch gut redigiertes deutsches Organ geschaffen wird. Aber damit ist es noch nicht genug. Es müssen auch an allen wichtigeren Plätzen Chinas die deutschen Interessen so vertreten sein, daß der Chinese deutsche Dinge im richtigen Lichte zu sehen imstande ist. Alle Mittel, die von Deutschland aufgewendet werden, um diesem Zwecke zu dienen, sind gleich denen für das Schulwesen keineswegs verloren, sondern werden in der Zukunft reiche Früchte tragen. Nicht minder sollten die Anregungen, die von den in China lebenden Deutschen gegeben werden, recht ernstlich geprüft und nach Kräften unterstützt werden. Nur zu lange haben wir im Hintertreffen gestanden, und doch heißt es gerade auch hier: die Deutschen müssen vor die Front!

* * *

In Japan werden die deutschen Interessen, und zwar die politischen sowohl wie die wirtschaftlichen, einzig und allein durch die „Deutsche Japan-Post", die unter Leitung des Herrn Ostwald steht, und durch den ihr angegliederten „Japan Daily Herald" vertreten. Erstere erscheint wöchentlich in deutscher und japanischer Sprache und hat eine Auflage von 2300 Exemplaren, von denen ca. 1300 in japanische Hände kommen. Der „Japan Daily Herald" erscheint in englischer Sprache und hat eine Auflage von 700 Exemplaren, von denen über die Hälfte in englische, vom Rest etwa ein Viertel in japanische Hände kommt. Beide Zeitungen gehören der Herald Kabushiki Kaisha, deren Direktorium aus sechs deutschen Herren, darunter vier Kaufleuten, besteht. Beide Blätter sind in kräftigem Aufblühen begriffen und gewinnen ständig an Einfluß, was aus der Berücksichtigung in der japanischen Presse leicht zu ersehen ist. Mit ihnen verbunden ist der auch Japan umfassende Depeschendienst, von dem schon oben die Rede war; seine Nachrichten haben bereits in alle japanischen und englischen Zeitungen Japans Aufnahme gefunden. Die genannten beiden Blätter und ihr Depeschendienst sind, wie gesagt, die einzige wirklich wirksame Vertretung des Deutschtums in der japanischen Öffentlichkeit, sie sind außerdem die einzigen deutsch-nationalen Vorkämpfer ihrer eigenen Landsleute. Schon daraus läßt sich erkennen, wie ungemein wichtig und bedeutsam ihre Stellung in Japan heute ist oder doch wenigstens sein sollte für Deutschlands Stellung im Fernen Osten, und wie notwendig es ist, ihnen jegliche Unterstützung zuteil werden zu lassen, damit sie ihren Einfluß immer weiter auszudehnen in der Lage sind.

Angesichts der umfangreichen journalistischen Tätigkeit, die durch die englische und amerikanische Presse ausgeübt

wird, genügen sie aber bei weitem noch nicht. So existieren in englischer Sprache unter ausländischer Redaktion oder Mitarbeiterschaft an Tageszeitungen in Tokio: die Japan Times mit amerikanischen Redakteuren unter japanischer Oberleitung, The Japan Advertiser mit englischen Redakteuren (Herausgeber ist ein Amerikaner); in Yokohama: The Japan Mail (Engländer); in Kobe: The Japan Chronicle (Engländer); in Soul: The Soul Preß (Japaner mit ausländischen Mitarbeitern).

Die japanische Presse ist noch heute überwiegend antideutsch. Von den Blättern, bei denen sich schon etwas mehr deutschfreundliche Stimmung zeigt, seien genannt die „Kokumin" und „Yamato" (Katsurapartei) und die „Jigi" und „Asahi". Dagegen betätigen sich die „Chuo and Japan Times", die „Hochi", die „Nichi Nichi and Mainichi" u. a. immer noch in deutschfeindlichem Sinne.

Daß unter diesen Umständen in Japan, wo mit Hochdruck immer wieder gegen Deutschland Stimmung zu machen gesucht wird, eine absolute Notwendigkeit vorliegt, Organe zu schaffen, die in deutschem Sinne aufklärend wirken, das erscheint nach Vorstehendem als eine unerläßliche Forderung. Wohl hat sich, wie ich beobachten konnte, in letzter Zeit in der japanischen Presse ein Umschwung zu unseren Gunsten vollzogen. Aber es wird immer wieder aus der Vergangenheit so viel Angriffsmaterial gegen das Deutschtum hervorgeholt und von den deutschfeindlichen Elementen benutzt, daß es noch einer intensiven Arbeit bedarf, um einen durchgreifenden Wandel in den Anschauungen hervorzurufen.

Während meiner Anwesenheit in Tokio war es mir vergönnt, im Hause Sr. Exzellenz des deutschen Botschafters Grafen Rex einen großen Teil der Chefredakteure maßgebender japanischer Zeitungen kennen zu lernen. Bei die-

ser Gelegenheit hörte ich wiederholt die Ansicht aussprechen, daß, wenn auch die deutsche Sprache in Japan immer mehr Eingang findet, es doch an geeigneten Mitteln fehlt, um sich selbständig über deutsche Interessen so zu informieren, wie es für eine objektive Beurteilung notwendig wäre. Man wünscht sehr wohl einen näheren Anschluß an Deutschland und betätigt dies auch dadurch, daß man immer wieder japanische Journalisten nach Deutschland entsendet, um an Ort und Stelle die deutschen Verhältnisse zu studieren. Es gibt schon heute eine ganze Anzahl von Zeitungen, die bei uns ständige Vertretungen unterhalten. Ihnen, die zumeist der deutschen Sprache mächtig sind, ist es nicht zum wenigsten zu danken, wenn sich in Japan mehr und mehr die Überzeugung durchsetzt, daß die Anfeindungen gegen Deutschland auch seitens anderer Länder durch nichts gerechtfertigt sind. Je mehr aber an Aufklärung in Japan durch eigene deutsche Organe geschehen kann, um so festeren Fuß werden wir dort politisch und wirtschaftlich fassen. Es ist daher dringend zu wünschen, daß recht bald eine energische Tätigkeit einsetze, um eine Erweiterung des deutschen Pressewesens in Japan in die Wege zu leiten.

Bei einem mir zu Ehren in Tokio von der japanischen Presse veranstalteten Festessen hatte ich Gelegenheit, diesen meinen Gedanken direkt an die Beteiligten Ausdruck zu geben. In einer Erwiderungsrede auf die von verschiedenen Seiten an mich gerichteten Begrüßungsworte sagte ich etwa folgendes: „Zunächst danke ich Ihnen allen herzlich dafür, daß Sie es mir möglich gemacht haben, den letzten Tag meiner Anwesenheit in Japan im Kreise der Vertreter der japanischen Presse zu verleben. Seit meinem ersten Hiersein vor 15 Jahren habe ich mit ihr beständig in Fühlung gestanden, ihre Entwicklung mit dem lebhaftesten Interesse verfolgt und gesehen, wie sie aus kleinen, aber

schon damals weitschauenden und zielbewußten Kreisen heraus sich zu einer Macht ausgebildet hat, die ebenbürtig derjenigen aller übrigen Völker zur Seite steht und ihren reichen Anteil an den außerordentlichen Erfolgen Japans hat. Alljährlich kommen japanische Journalisten nach Berlin, und ich habe es stets als eine besondere Freude empfunden, wenn sie auch mein Haus aufsuchen. Mit Rat und Tat habe ich stets gern geholfen und werde es ebenso gern weiter tun, um ihnen die Arbeit in unserem Lande zu erleichtern. Ist es doch mein dringender Wunsch, die Beziehungen zwischen der japanischen und der deutschen Presse, soweit an mir liegt, immer enger zu gestalten, damit Politik, Handel, Industrie und überhaupt das gesamte Wirtschaftsleben, wie es sich zwischen beiden Ländern abspielt, eine immer weitere Förderung erfährt, die Verschiedenheiten in der gegenseitigen Auffassung ausgeglichen werden und gemeinsame Kulturarbeit getrieben werden kann. Ein nicht zu unterschätzendes Mittel, um diesen Zweck zu erreichen, ist eben, daß möglichst viele Journalisten des einen Landes für kürzere oder längere Zeit in dem anderen weilen, um an Ort und Stelle die Eigenheiten des fremden Volkes, seine Sitten und Gebräuche, seine wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zu studieren. Ich wünschte wohl, es kämen recht viel deutsche Journalisten hierher nach Japan, um Ihr schönes, so hoch interessantes Land kennen zu lernen und hier mit Ihnen gemeinsam zu arbeiten. Leider ist das noch viel zu wenig der Fall, leider geben noch viel zu wenig Deutsche sich die Mühe, die japanische Sprache zu erlernen. Umgekehrt geschieht das in weit höherem Maße. Meine Herren! kommen Sie alle nach Berlin und schicken Sie Ihre Freunde zu uns. Mein Haus soll Ihr Haus sein, und gemeinsam wollen wir wirken zum Besten unseres beiderseitigen Vaterlandes. Ich trinke auf Ihr Wohl mit dem

Wunsche für eine weitere machtvolle Entwicklung der japanischen Presse und des von ihr vertretenen Landes!"

Wiederholt wurde ich während meiner Ansprache durch Zurufe des Beifalls unterbrochen, und am Schluß gaben mir alle Anwesenden ihre Zustimmung unverhohlen zu erkennen. Auch bei der sich dem Festessen anschließenden zwanglosen Unterhaltung wurde immer wieder eine nähere Verbindung zwischen der Presse beider Länder befürwortet, und ich gewann in vollem Maße den Eindruck, daß eine solche auch von japanischer Seite aufrichtig gewünscht wird. Diesen Eindruck verstärkten noch die vielerlei Aufmerksamkeiten, die mir von den Herren noch weiter erwiesen wurden. Man sieht es gern, wenn Vertreter der deutschen Presse nach Japan kommen, und andererseits besteht in Japan ein unverkennbares Verlangen und der Wunsch, nach Deutschland zu gehen, um so durch persönliche Fühlungnahme und einen direkten Meinungsaustausch etwaige Mißverständnisse auszugleichen und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

Die Entwicklung Chinas.

Es kann hier nicht meine Aufgabe sein, eine genaue chronologische Darstellung der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung zu geben, die China in den letzten Jahren durchgemacht hat. Ich werde mich vielmehr in der Hauptsache darauf beschränken, die Eindrücke wiederzugeben, die ich als alter Chinafreund, dem die Geschichte dieses zukunftreichen Landes natürlich nichts Fremdes ist, während meines diesmaligen Aufenthalts gewonnen habe. Nicht unerwähnt möchte ich es lassen, daß es mir möglich war, diese Eindrücke durch vertrauliche Aussprache mit den maßgebenden chinesischen Stellen zu kontrollieren und zu ergänzen.

In erster Linie will ich hervorheben, daß alle Hoffnungen und Befürchtungen früherer Jahre, daß China seiner Auflösung als Staatswesen entgegengehe, durchaus hinfällig geworden sind. Die Losung „China für die Chinesen" ist in der Vorgeschichte der Revolution, in dieser selbst trotz vielfacher Unzulänglichkeiten und dann in dem Auf- und Ausbau der Republik so vernehmbar geworden, daß die Spekulation auf das Gegenteil vorderhand wohl ausgeschaltet ist. Das ist für Deutschland ganz besonders erfreulich. Denn mit der Erkenntnis, daß Deutschland die dem chinesischen Staatswesen am wenigsten gefährliche Macht ist, ja daß es im Gegenteil ein erhebliches wirtschaftliches und auch politisches Interesse an einem starken China

hat, wächst in Peking naturgemäß die Neigung, die notwendigen kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Abendlande durch die Vermittlung Deutschlands zu pflegen.

Ich möchte diesen Grundsatz mit besonderer Betonung gegenüber den immer wieder verbreiteten Behauptungen aufstellen, daß die Stellung Deutschlands in China zurzeit keine günstige sei. Es mag sein, daß sie noch nicht die Gestaltung erfahren hat, die möglich ist. Darauf kommt es aber zunächst gar nicht an. Vielmehr ist die Hauptsache eben die außerordentlichen Möglichkeiten dieser Ausgestaltung. Ich glaube, daß man im Interesse ihrer Verwirklichung immer und immer wieder auf sie hinweisen sollte, anstatt durch die Kritik an dem bisher erst Erreichten die Initiative des heimischen Kapitals und weiter der deutschen Öffentlichkeit zu lähmen.

Jedenfalls ist China selbst in seinen staatlichen und völkischen Elementen so gestärkt, daß damit ein Hauptnachteil für die bisherige deutsche Kulturarbeit ausgeschaltet ist. Das Verdienst an dieser außerordentlichen Leistung gehört in erster Linie der planvollen Umsicht, dem Patriotismus und dem staatsmännischen Urteil Yuanschikais. Es wäre zu trübe geurteilt, wollte man das Wohlergehn der chinesischen Republik als unlösbar mit der Person ihres Gründers und ersten Präsidenten verknüpft ansehn. Aber es wäre der allerschwerste Schlag, der China jetzt treffen könnte, wenn Yuanschikai durch irgend einen Umstand aus der Leitung ausscheiden würde. Trotzdem habe ich den gerade im Interesse Chinas erfreulichen Eindruck gewonnen, daß das chinesische Volk eben durch die bisherige Arbeit Yuanschikais in einem solchen Umfange bereits mit eignem Urteil und aus wohlüberlegter Wahl den neuen Richtlinien anhängt, daß diese an sich gesichert erscheinen.

Jeder Freund Chinas, der nicht in doktrinären Vorurteilen befangen ist, muß auf alle Fälle den Wunsch haben, daß Yuanschikai seinen Landsleuten noch recht lange an leitender Stelle erhalten bleiben möge. Denn das junge Staatswesen bedarf dringend seiner starken Hand, wenn der Entwicklungsprozeß mit möglichst geringem Aufwande von Wirren und Ruhestörungen vor sich gehn soll. Yuanschikais Politik bedeutet, kurz gesagt, die Schaffung einer starken Zentralregierung, die zur Regelung der inneren wie auch äußeren Schwierigkeiten sicherlich das Haupterfordernis ist. In dieser Richtung ist er auch völlig einig mit dem Vizepräsidenten Li-Yuan-hung und dem Kabinett. Der Vizepräsident, der während meiner Anwesenheit noch nicht in Peking eingetroffen war, hat denn auch der Öffentlichkeit wiederholt zu verstehen gegeben, daß er in engster Übereinstimmung mit dem Präsidenten arbeite. Als sehr wesentlich zur Stärkung der Zentralgewalt erachten sie die Beseitigung des bisherigen Provinzialsystems und die Einteilung des Reiches in neun große Militärbezirke, die dem Kriegsministerium unmittelbar unterstehn sollen. Das scheint tatsächlich das einzige Mittel zu sein, mit dessen Hilfe dauernd Ordnung in China geschaffen werden kann. Auch die Mitglieder des Kabinetts traten in ihren Unterhaltungen mit mir lebhaft für seine Anwendung ein.

Wie Yuanschikai der starke Mann ist, dessen China bedarf, so ist es das Kabinett, das seinem Programm die erforderlichen Formen gibt. Namen im Ministerrate wie die des Ministerpräsidenten Hsiung-Hsi-ling, des Ministers des Äußern Sun-Pao-chi, des Kriegsministers Tuan-Chi-jui bürgen dafür, daß die zu schaffende Zentralregierung die Gewalt nicht nur besitzen, sondern sie auch zum Segen des Volkes anwenden will. Die pathetischen Zukunftsmärchen der Freiheitsapostel nach dem Muster Sunjatsens — die

letzteren haben übrigens nach dem Mißlingen der zweiten Revolution jeden Einfluß verloren — beten sie allerdings auch nicht zum Scheine nach, wohl aber darf sicher erwartet werden, daß sie maßvolle und besonnene, stetig fortschreitende Reformen im Sinne des großen Reformprogramms der Kaiserin Tse Hsi vom Jahre 1907 erfolgreich durchführen werden.

Im Zusammenhange mit der Niederlage des Radikalismus steht die Auflösung des Parlaments, dessen Mehrheit außer der sehr reichlich bemessenen Diätenfestsetzung keinerlei positive Arbeit geleistet hatte. Beschlußunfähigkeit des Hauses war infolge der Teilnahmlosigkeit der meisten Abgeordneten an der Tagesordnung. So hatte die republikanische Regierung ein sachliches Recht, ein Gebilde aus dem politischen Leben Chinas zu streichen, das wohl den Formen des republikanischen Regime entsprach, aber keinerlei Inhalt hatte. Im Lande selbst ist die Beseitigung des Parlaments, nachdem der von den Revolutionären aus zum Teil sehr praktisch-egoistischen Motiven inszenierte „Strafzug gegen Yuanschikai" vollständig mißlungen war, mit vollkommner Gleichgültigkeit aufgenommen worden.

So hat der Radikalismus jede Vertretung eingebüßt, und die Männer um Yuanschikai mit ihrem konservativ gerichteten Programme des begründeten Fortschritts haben das Feld behauptet. Ihre Sache wird es sein, der Welt zu zeigen, daß sie die wirklichen Bedürfnisse Chinas zur Geltung bringen wollen, zunächst in der Schaffung des Staatsgrundgesetzes, das für die gesunde Entwicklung des Landes notwendig ist. Aus eigner Machtvollkommenheit handeln sie, und die Verantwortung ist um so schwerer, als die Finanzbedürfnisse Chinas durch die große Anleihe nur unvollkommen gedeckt sind, und ferner von außen her, namentlich von

Japan und Rußland, manche Gefahren drohen, die jetzt, in der Zeit des inneren Werdens, natürlich von ganz anderer Tragweite sind als in früheren Zeiten. Die Anerkennung, die die Republik China bei sämtlichen Mächten gefunden hat, ist aber vorderhand ein starkes Bollwerk gegen offne aggressive Tendenzen irgend einer Macht, und außerdem sind die Interessen an dem Bestande des chinesischen Reiches durch die Anleihe ganz außerordentlich befestigt worden.

Was besonders das Verhältnis Deutschlands zu China angeht, so ist darüber nur Erfreuliches zu berichten. Die diplomatischen Beziehungen zwischen beiden Reichen waren und sind ganz ausgezeichnete und die Rückwirkungen in dem Steigen des deutschen Einflusses unverkennbar. Eine außerordentliche Bedeutung für die kulturelle und wirtschaftliche Annäherung Chinas an Deutschland kommt den deutschen Ratgebern der chinesischen Regierung zu, über deren Zahl und Verteilung bei uns zu Hause leider ganz falsche Ansichten verbreitet sind. Das kommt zum Teil daher, daß die tendenziösen Mitteilungen der auswärtigen Presse mit kaum glaublicher Vertrauensseligkeit von unserer Öffentlichkeit als Unterlage für mehr oder weniger pessimistische Betrachtungen genommen werden. Zum Teil aber ist auch ein Mangel der deutschen Berichterstattung aus China daran schuld, die über der Kritik und der Aufstellung von Wünschen oft vergißt, daß in Deutschland selbst zum Schaden unseres Selbstvertrauens ganz unklare Vorstellungen über das Erreichte sich breit machen. Die in Peking erscheinende englische Zeitung „Daily News" brachte kürzlich nach angeblich amtlichen Mitteilungen eine Zusammenstellung der fremden Ratgeber der chinesischen Regierung für die verschiedenen Gebiete der Verwaltung. Darin werden unter den 22 fremden Ratgebern fünf deutsche genannt. Es hieß

da: „Die politischen Ratgeber des Präsidenten haben Großbritannien, die Vereinigten Staaten und Japan gestellt, während im Kriegsministerium neben einem japanischen Oberst und einem französischen Oberstleutnant der deutsche Major von Dinkelmann als Berater tätig ist. Im Finanzministerium wirkt der deutsche Finanzmann Dr. Arnold neben einem Holländer und einem Italiener. Im Verkehrsministerium vertritt der Ingenieur Bauer die deutsche Technik, neben ihm sind ein Franzose und Japaner für die Eisenbahnen, dazu zwei Dänen für Telegraphie und drahtlose Telegraphie berufen. Im Ministerium für auswärtige Angelegenheiten ist ein belgischer juristischer Beirat tätig, neben ihm soll noch ein Italiener wirken, dessen Ernennung demnächst zu erwarten ist. Berater des Justizministeriums sind ein Deutscher und ein Russe, und aus Anlaß der Fünf-Mächte-Anleihe gehören dem Aufsichtsrat über die Salzsteuer ein deutscher Vertreter v. Strauch und ein Engländer an."

Diese Angaben machten seinerzeit die Runde durch die deutsche Presse und fanden uneingeschränkten Glauben, obwohl sie doch nicht im mindesten Anspruch auf Vollständigkeit machen können. Es ist mir eine besondere Freude, hier nun einmal eine Liste der in China in amtlichen Stellen tätigen Deutschen bringen zu können, die aus der Genugtuung über das schon Erreichte hinaus den so dringend erforderlichen Optimismus für die Weiterarbeit sicherlich fördern wird. Es sind dies folgende Herren:

Geheimer Baurat Georg Baur, technischer Berater bei Yuanschikai;

v. Strauch, Vize-Generalinspektor der chinesischen Salzverwaltung;

Major v. Dinkelmann, militärischer Berater beim Präsidenten und Kriegsministerium;

Hauptmann Bleyhöffer, Hauptmann Koenig, Instruktionsoffiziere;
Dr. Arnold, Berater für das Bank- und Währungswesen;
Dr. Mohr, Direktor der Salzverwaltung für die Provinz Schantung;
v. Dewall, Abteilungs-Chef in der chinesischen Postverwaltung;
Prof. Dr. Solger, Berater für Berg- und Hüttenwesen, Dozent an der Geologischen Landesanstalt in Peking;
Baurat Dorpmüller, Chefingenieur der Tientsin-Pukow Bahn (Nordstrecke);
Baurat Linow, Chefingenieur der Hankau-Szetschuan Bahn;
Prof. Dr. Bachelt, Dozent für Chemie an der Universität Peking;
Pfeiffer, Direktor des Kontrolldienstes für die Anleihen.

Ferner befinden sich besonders in der Zollverwaltung eine Reihe Deutscher in leitenden Stellungen.

Ist aber die neue chinesische Regierung ganz und gar auf eine kulturelle und wirtschaftliche Annäherung an Deutschland eingestellt, so findet der gleiche Gedanke auch in den gebildeten Kreisen des Volkes und in der Presse immer lauteren Ausdruck. So schreibt ein jungchinesisches Blatt in einer Besprechung der Beziehungen Chinas zu den Mächten über die deutsch-chinesischen Beziehungen: „Wir erfahren aus einem Telegramm, das unser Gesandter Dr. Yen-Hui-ching an die Zentralregierung gesandt hat, daß die öffentliche Meinung in Deutschland einer Annäherung Deutschlands und Chinas günstig gegenübersteht, und daß der deutsche Gesandte in Peking bereits Instruktionen erhalten hat, die Annäherung einzuleiten. Ein solcher Schritt

wird zweifellos die herzlichste Zustimmung des chinesischen Volkes finden; dadurch werden die Bande der Freundschaft und des guten Einvernehmens zwischen den beiden Ländern zum beiderseitigen Nutzen enger gestaltet. Wenn solche Gefühle in beiden Ländern weiter gehegt und gepflegt werden, können sie auf die Dauer in den Beziehungen nicht ohne Einfluß bleiben."

In der Tat, darauf kommt es an, daß die freundschaftlichen Gefühle immer mehr gepflegt werden und daß man in Deutschland die Bedeutung des chinesischen Feldes für die Zukunft immer mehr erkennt. Im Reichstag sind ja von allen Parteien viele schöne Worte gesprochen worden über die Notwendigkeit einer besseren Wahrnehmung unserer wirtschaftlichen Interessen in China. Alle Parteien, einschließlich der Sozialdemokraten, haben sich beteiligt, und die Regierungsvertreter stimmten freudig zu. Im Vordergrunde stand dabei die Frage einer Vermehrung und Verbesserung unserer diplomatischen und konsularischen Vertretung in China. Der Etatsentwurf für 1914 sieht denn auch sehr erfreuliche Aufbesserungen der Gehaltsbezüge der gesandtschaftlichen und Konsulatsbeamten vor, doch irgend welche besondere Vorsorge für unsere Vertretung in China findet sich nicht. Über das, was besonders nottut, äußert sich gerade im rechten Augenblick der frühere Gouverneur des Kiautschougebietes, Exzellenz von Truppel, in den Heften 22 und 23 der „Deutschen Wirtschafts-Zeitung" (Verlag Quelle & Meyer, Leipzig). In einem längeren Aufsatze, der die Interessen und Aufgaben Deutschlands auf dem chinesischen Markte eingehend darlegt, behandelt er auch die besonders wichtige und aktuelle Frage unserer amtlichen Vertretung daselbst. Er verurteilt insbesondere, daß Canton, das Hauptemporium des Südens mit seiner eminenten wirtschaftlichen und kulturel-

len Bedeutung für ganz China, von jeher die Heimat und Nährstätte der vorwärtstreibenden Kräfte des Südchinesentums, nur mit einem Konsulat von uns ausgestattet ist, und verlangt, daß hier ein Generalkonsulat eingerichtet werde. Gleich wichtig ist die Forderung der Anstellung eines zweiten Handelssachverständigen für ganz China (neben dem bisher einzigen in Schanghai). In Yinanfu, der Hauptstadt der zukunftsreichen Provinz Yunnan, wo England einen Generalkonsul, wir gar keine Vertretung haben, sollte sofort ein Konsulat errichtet werden. Weitere neue Stellen (vor allem ein Generalkonsulat und ein Handelssachverständiger für Tientsin und den Norden) müßten alsbald folgen. Exzellenz von Truppel weist auch darauf hin, daß die Einrichtung von mehr Generalkonsulaten in China gestatten würde, einen geschlossenen Konsulatsdienst mit entsprechenden Aufrückungsmöglichkeiten für China bezw. Ostasien zu schaffen, dessen Personal (möglichst auch das der Gesandtschaften) grundsätzlich aus der Dolmetscherlaufbahn hervorzugehen hätte. Es würde dadurch gewährleistet werden, daß die Beamten dauernd in diesem Weltwirtschaftsgebiet verwendet werden und zu gründlichen Kenntnissen von Land und Leuten, auch ihrer Sprache gelangen.

Ähnliche Forderungen erhebt die Deutsche Vereinigung in Schanghai. Sie schlägt vor, daß für China ein Vertretungsapparat geschaffen werden solle, der eine ganz für sich abgesonderte Gruppe des auswärtigen Dienstes bildet. Die Beamten dieser Gruppe sollten ihre Laufbahn in China anfangen und beschließen und müßten ausnahmslos der Landessprache mächtig sein. Auf diese Weise würde Deutschland im Laufe der Jahre eine leistungsfähigere aktive Beamtenschaft und ferner eine höchst wertvolle Reserve altgedienter Chinabeamten bekommen, die dem Auswärtigen Amt in Berlin mit ihrem Rate zur Seite stehen könnten

und eine Gewähr dafür böten, daß China so behandelt wird, wie es nötig ist, um Erfolge zu verzeichnen.

Ich sehe in beiden Auslassungen gewiß höchst beachtenswerte Anregungen, aber ich möchte den Nachdruck doch ganz entschieden auf die größere Ausnützung der oft genug in diesem Buche von mir geschilderten kulturellen und wirtschaftlichen Möglichkeiten für Deutschland durch die dazu berufenen nichtamtlichen Kreise legen. Ich habe ja die Schul- und Sprachenfrage in einem besonderen Kapitel eingehend erörtert. In Peking selbst sind die in Frage kommenden Schichten mit gutem Beispiele vorangegangen. Dort haben sich am 18. Oktober v. J. auf Einladung der wieder im Entstehen begriffenen Deutsch-Chinesischen Vereinigung Pekings etwa zwanzig bis dreißig Mitglieder der früheren Chinesisch-Deutschen Vereinigung zusammengefunden, um über die Zusammensetzung eines vorläufigen Vorstandes und über die Satzungen des neuen Vereins zu beraten. Der stellvertretende deutsche Gesandte, Freiherr von Seckendorff, wohnte der Versammlung in Begleitung des zweiten Sekretärs der Gesandtschaft, Barons von Riedesel-Eisenbach bei; von der Gesandtschaft waren ferner Hauptmann Rabe von Papenheim, Hauptmann Buchenthaler, Dr. Hauer und Wagner erschienen, von der Deutsch-Asiatischen Bank Direktor Cordes, von dem Deutsch-Ostasiatischen Marine-Detachement Hauptmann Billmann und Hauptmann König, von der deutschen Kaufmannschaft Pekings die Herren Boß und von Düring, von der chinesischen Seezollverwaltung und der chinesischen Post die Herrn Otte, von Dewall usw. Major Dinkelmann leitete die Versammlung und machte ihr zunächst die Mitteilung, daß der Minister des Auswärtigen, Sun-Pao-chi, und Bankdirektor Cordes die Präsidentschaft und die Vizepräsidentschaft zu übernehmen bereit wären. Zwei Monate später

fand dann die Eröffnungs-Sitzung der Gesellschaft statt. Anwesend waren von deutscher Seite außer den Herren der Gesandtschaft ungefähr alle in Peking lebenden Deutschen; von Chinesen seien besonders erwähnt der Minister des Äußeren Sun-Pao-chi und General Yin-Chang. Es wurden sehr herzliche Reden gehalten, und die Gesellschaft scheint erfreuliche Aussichten für die Zukunft zu haben. Schon heute zählt sie über 100 Mitglieder, darunter viele Regierungsbeamte. Zum Präsidenten wurde Sun-Pao-chi ernannt.

In enger Zusammenarbeit der amtlichen und nichtamtlichen deutschen Kreise Pekings ist hier also eine Neugründung erfolgt, die für die Weiterentwicklung der deutsch-chinesischen Annäherung von größter Bedeutung werden kann. Ähnliche Wege sollten wir in der Heimat einschlagen. Am 16. März d. J. ist in Berlin ein neuer Verband zur Förderung der kulturellen und wirtschaftlichen deutschen Aufgaben in China gegründet worden. Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft, die Berliner Abteilung der Deutschen Kolonial-Gesellschaft, die ursprünglich beide getrennte Organisationen planten, und der Ostasiatische Verein in Hamburg haben sich zusammengetan zu einem Deutsch-Chinesischen Verbande. Zum Präsidenten wurde der frühere Botschafter in Tokio, Mumm von Schwarzenstein, gewählt; dem Präsidium gehören außerdem eine Reihe hervorragender Persönlichkeiten an, u. a.: C. v. Borsig, Geheimrat Penck, Exz. v. Truppel, Urbig. Dieser Verband selbst soll in erster Linie ein Verband der wirklichen Interessenten, also der Industriellen und der Kaufleute sein. Man will dann nicht nur eine Auskunftsstelle über alle ostasiatischen Handelsverhältnisse in Deutschland schaffen, eine Stelle, von der manche Aufklärung über ostasiatische kulturelle und politische Fragen in die deutsche Presse und die

deutsche Öffentlichkeit gehen soll, sondern man will auch in China eine Übersetzungsanstalt schaffen, in der man die chinesische Presse genau verfolgt und sich und damit Deutschland über alles Chinesische auf dem Laufenden hält. Alle von den Deutschen Ostasiens gewünschten Maßnahmen, wie Schulunterstützung, Ausstellungswesen, Propaganda, sollen dann in Deutschland durch diesen Verband gefördert werden, der dafür aus den in Ostasien kulturell und am Handel interessierten Kreisen die nötigen großen Geldmittel zu erhalten hofft.

Ich glaube in der Tat, daß die kulturelle und wirtschaftliche Durchdringung Chinas auf dem Wege einer Konzentration der an ihr in erster Linie interessierten Kräfte des Heimatlandes den erforderlichen Antrieb erhielte, in dessen Räderwerk dann auch die Regierung mit ihrer Macht eingreifen könnte. Wir können den Kampf um den chinesischen Markt mit vollem Vertrauen auf Erfolg aufnehmen, namentlich unsere Finanzkreise brauchen und dürfen nicht länger zögern, kommerzielle, industrielle und Verkehrsunternehmungen in China zu finanzieren.

Wir dürfen ganz und gar nicht kleinlich sein. Es gilt jetzt, die von China ausgestreckte Hand zu ergreifen. Auch unsere Regierung darf nicht kleinlich sein. Um nur eins zu nennen: Weshalb ist noch niemand auf den Gedanken gekommen, die nach den Boxerunruhen als Siegestrophäe mitgebrachten und in Potsdam aufgestellten astronomischen Instrumente dem Lande zurückzugeben, in das sie gehören? Für uns sind sie eine Kuriosität, für China aber bedeuten sie eine große Erinnerung, ein Heiligtum. Ich habe mehr als einmal Worte aufrichtiger Trauer darüber gehört, daß der deutsche Freund dem chinesischen nicht einen naheliegenden Liebesdienst erweisen will. Ja, ich schließe mit der

Versicherung: China will unsere Freundschaft, wir können sie haben, wenn wir nur wollen. Die Zukunft in China gehört dem Deutschtum, einem starken, mutigen Deutschland, das in der Stärke des befreundeten Landes die sicherste Stütze des ihm freiwillig eingeräumten wirtschaftlichen und kulturellen Einflusses sieht.

In Japan.

Japan ist das Land des Kampfes. Auch seitdem es sich zur modernen Großmacht durchgerungen hat, ist der Kampf das Hauptmotiv seiner inneren Fortentwicklung geblieben. Man möchte sagen, es kämpft jetzt mit sich selbst, seine uralten moralischen Kräfte suchen sich durchzusetzen in dem Neuen, dem sich das Staatswesen hingegeben hat, und denselben leidenschaftslosen Heroismus, der im Kriege gegen die Russen die Bewunderung der Welt errungen hat, sehen wir jetzt durch alle Wirren und Irrungen hindurch.

Japan ist das Land des Kampfes. Aber die Japaner kämpfen mit einem Lächeln, das ihnen ihr Land gegeben hat, dieses schöne, heitere Land, in dem die Sonne länger als anderswo zu verweilen scheint. Viele Fremde, die nach Japan kommen, sehn nur die Heiterkeit der Landschaft und ihr Spiegelbild in dem Lächeln der Einwohner. Andere wieder sehn nur den Kampf, der sich in dem dortigen Volkstum abspielt, und halten das Heitere für eine Maske. Beide sehn nicht richtig, weil sie nur mit einem Auge schauen. Wer es mit beiden Augen tut, der erkennt bald, daß gerade die fröhliche Heiterkeit des Landes diesen Menschen die Stärke und die Lust gibt, an sich und für ihr Land alles zu tun, was überhaupt in Menschenkräften liegt.

Mit gewaltigen Opfern hat sich Japan in bewundernswerter Schaffenskraft eine Großmachtstellung errungen, die, gerade weil sie zu der früheren politischen Ge-

staltung des Inselreiches in keinerlei Verhältnis mehr steht, fortgesetzt angestrengteste Tätigkeit aller Volksschichten in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht erfordert.

Aus diesen Bedürfnissen und Notwendigkeiten heraus erklärt sich auch der Gang der politischen Ereignisse der letzten Jahre in Japan, der eben ein Spiegelbild dieser ungeheuren Arbeitsverpflichtungen ist. Die großen Opfer, die der letzte siegreiche Krieg gegen Rußland dem Lande auferlegt hat, ohne daß sie ihm finanzielle Mittel zugeführt haben, finden ihre Fortsetzung in den weiteren gewaltigen Bedürfnissen von Heer und Flotte. Beide haben sich in hervorragender Weise im Feldzuge bewährt, und noch heute bilden sie nach meiner Beobachtung bewundernswerte Instrumente der Landesverteidigung. Immerhin bringt gerade die ernste Absicht des japanischen Volks, seine Rüstung auf der alten Höhe zu erhalten, die Verpflichtung mit sich, der Finanzkraft des Landes allergrößte Beachtung zuzuwenden, zumal da die Ernten der letzten Jahre nicht derartige waren, um durch sie größere Hilfsquellen zu erschließen. Der Kredit des Landes ist allerdings, wie die Kurse der verschiedenen Anleihen in den einzelnen Ländern beweisen, noch als ein recht günstiger zu bezeichnen. Nicht unberücksichtigt darf auch bleiben, daß die großen Kosten, die dem Lande bisher durch die Erschließung der neuen Landesteile Korea und Formosa auferlegt worden sind, sich angesichts der natürlichen Reichtümer der letzteren in Zukunft in gewaltige Aktivposten verwandeln werden.

Für den Augenblick geht jedoch das aus den eben geschilderten Verhältnissen gebotne Bestreben der Regierung wie der politischen Kreise Japans dahin, durch äußerste Sparsamkeit Mittel zu einer *produktiven Wirtschaftspolitik* flüssig zu machen. Inwieweit das bei der starken Betonung parteipolitischer Momente, in der

namentlich die radikalen Strömungen zur Geltung kommen, möglich sein wird, muß die Zukunft lehren.

Eins darf man nicht vergessen: bei aller Lust des Japaners am Kampf, will und schätzt er diesen doch immer nur unter dem ausgeprägt patriotischen Gesichtspunkte, daß er um der wirklichen Interessen des Volksganzen willen geführt wird. Meinungsverschiedenheiten über die letzteren sind ja unvermeidlich. In der erwähnten Tendenz liegt aber zweifellos eine erhebliche Sicherung für die nationale Einmütigkeit und Geschlossenheit, sobald ihr wirkliche Gefahren drohn. Die Modernisierung Japans hat gerade diese nationale Opferfähigkeit noch gesteigert, da sie in der ganz ausgesprochenen Absicht angebahnt und durchgeführt worden ist, die nationalen Machtmöglichkeiten des japanischen Volkes zu heben.

Aus dieser durchaus im nationalen Sinne gewollten und erfolgten Modernisierung des japanischen Staatswesens erklärt sich der ausgesprochne Drang nach politischer Selbständigkeit, der sich naturgemäß am deutlichsten in der Berührung mit den nächsten Nachbarn, China und Rußland, offenbart. Wenn auch Japan infolge seiner gewaltigen Entwicklung China gegenüber eine überlegene Stellung einnimmt und dies bei mehrfachen Gelegenheiten zu erkennen gegeben hat, so ergibt sich doch das Streben nach guten Beziehungen zu dem großen Nachbarreiche aus dem Entschlusse, dieses nicht allzustark unter den Einfluß der europäischen Mächte gelangen zu lassen.

Ich habe ja schon an anderer Stelle ausgeführt, daß Deutschlands Interessen in Ostasien durchaus wirtschaftlicher Art sind. Diese Erkenntnis wie überhaupt die Einsicht von der Uneigennützigkeit Deutschlands gegenüber Japan und seinen politischen Interessen setzt sich erfreulicherweise auch in der breiten Öffentlichkeit Japans mehr und mehr durch.

In welchen Formen sich der kulturelle Einfluß Deutschlands in Japan geltend macht, darüber mögen weiter unten an der Hand von Einzelerscheinungen noch einige wenige Worte folgen.

Erfreulich ist es, daß sich auch unsere diplomatischen Beziehungen zu Japan durch persönliches gegenseitiges Entgegenkommen immer freundlicher gestaltet haben, wodurch die bisher leider vielfach gehegte Annahme unfreundlicher Stimmungen in Deutschland in den maßgebenden Kreisen zum Schwinden gebracht worden ist.

So habe ich denn, nicht zum wenigsten in persönlicher Aussprache mit namhaften japanischen Journalisten, den erfreulichen Eindruck gewonnen, daß man uns Deutschen dort ständig wachsendes Wohlwollen und Erkenntlichkeit für die von uns geleisteten erzieherischen Dienste entgegenbringt. Zu den wirtschaftlichen und kulturellen Gründen kommt zur Erklärung dieser Erscheinung noch der politische hinzu, daß Japan seine Abhängigkeit von dem Angelsachsentum, in die es sich durch das Bündnis mit England begeben hatte, mehr und mehr zu lockern sucht. Dem deutschen Einfluß, der sich bisher auf die Militärkreise und die Beamtenschaft beschränkt hatte, ist durch die innerpolitische Entwicklung des letzten Jahres eine ganz andere Fläche im Volke selbst dargeboten worden, und so brechen sich die guten Beziehungen zwischen Berlin und Tokio ebenso wie die zwischen Berlin und Peking zusehends Bahn.

Die Japaner haben unter den Völkern mongolischer Rasse seit den letzten Jahrzehnten zweifellos die kulturelle Führung in Händen, und zwar üben sie diese Rolle in einer völligen Abhängigkeit von der abendländischen Kultur aus. Es ist klar, welche Bedeutung gerade um dieser Zusammenhänge willen die Geltendmachung des deutschen Kultureinflusses in Japan hat. Japan hat durch Über-

nahme deutscher Kulturfaktoren seine Entwicklung angeregt und gefördert, wenn es auch von Anfang an nicht so sehr als abhängiger Schüler aufgetreten ist, als vielmehr selbst aussuchte, was es für brauchbar befand zu dem Zwecke, seine eigne Kultur mit der europäischen konkurrenzfähig zu machen. Wir müssen also so viel deutsche Kultureinflüsse in diesen Assimilationsprozeß einführen und in ihm erhalten, daß durch sie eine geistige Anlehnung auch für spätere Zeiten gesichert ist, wenn der Prozeß selbst beendet sein wird. Wir müssen dazu vor allen Dingen mit im eignen Lande die Erkenntnis des japanischen Wesens und Wirkens vertiefen, damit sich unser Einfluß drüben gleichsam durch die Achtung vor den japanischen Kulturbegriffen destilliert geltend macht.

Seit 40 Jahren besteht in Tokio die „Deutsche Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens", eine Vereinigung, die sich die wissenschaftliche Erforschung des Ostens zum Ziele gesetzt und an der Erreichung dieses Ziels seit ihrem Bestehen durch Vorträge und fortlaufende Veröffentlichungen mit anerkanntem Erfolg gearbeitet hat. Als eine Stätte deutscher Geistesarbeit kann die Gesellschaft sich der auf das gleiche Ziel gerichteten englischen „Asiatic Society of Japan" würdig an die Seite stellen. Wenn sie als Kulturfaktor die ihr obliegende Wirkung in die Breite nicht in dem erwünschten Maße erreichen kann, so liegt das daran, daß es ihr an einem Heim fehlt, das einen ausgedehnteren Verkehr mit Japanern gestattet. Die ungünstige Lage und die beschränkten räumlichen Verhältnisse des jetzigen Gesellschaftsgebäudes stehen der Entwicklung eines großen wissenschaftlichen Klubs, eines Deutsche und Japaner vereinigenden Zentrums zur Pflege gemeinsamer geistiger Interessen direkt hindernd entgegen. Wenn die sich gerade jetzt wieder anbahnende Neigung

für deutsches Wesen und deutsche Forschung voll ausgenutzt werden soll, so ist es unbedingt erforderlich, daß die Deutschen in der Hauptstadt Japans ein der Stellung des Deutschtums entsprechendes Heim besitzen. In Tokio besteht zwar seit einigen Jahren ein großer, modern ausgestatteter Klub, der aber ganz englisch-amerikanisches Gepräge trägt. Das Deutschtum wird in diesem Klub niemals zur Geltung kommen können. Es ist daher notwendig, daß wir, und zwar unter Festhaltung des wissenschaftlichen Charakters, ein eigenes großes Gesellschaftshaus schaffen, wohin der Japaner gehen kann, um deutsche Sprache, deutsche Beziehungen und deutsche Wissenschaft zu pflegen. Nur auf diese Weise kann die deutsche Gesellschaft eine Grundlage werden für weitere intensive Kulturarbeit Deutschlands in Japan.

Es wird daher angestrebt — und der gegenwärtige Botschafter Graf Rex gibt sich die allergrößte Mühe, wobei er sich selbst voll in den Dienst der Sache stellt —, die Deutsche Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens in einem den gewachsenen Anforderungen entsprechenden Gesellschaftshause unterzubringen. Ein Grundstück in der besten Lage der Stadt ist bereits aus eigenen Mitteln der Gesellschaft unter Zuhilfenahme einer Stiftung des Freiherrn von Klitzing in Höhe von 150 000 Mark angekauft worden. Außer diesem Grundstück im Werte von 160 000 Mark besitzt die Gesellschaft in ihrem jetzigen Anwesen und ihren baren Mitteln ein Vermögen von etwa 95 000 Mark, abgesehen von ihrer wertvollen wissenschaftlichen Bibliothek. Ein Neubau, der den gesteckten Zielen gerecht werden könnte, müßte einen großen Vortragssaal, einen geräumigen, feuersicheren Bibliotheksraum, ein Lesezimmer, Gesellschaftsräume sowie einen großen Speisesaal mit den dazu gehörigen Wirtschaftsräumen umfassen. Der Rohbau

ist auf 100 000 Yen = 210 000 Mark, die Kosten für Möbel und vollständige Wirtschaftseinrichtung auf 25 000 Yen = 52 000 Mark veranschlagt. Außerdem ist ein Reservekapital von 50 000 Mark erforderlich, dessen Zinsen zur Unterhaltung und teilweisen Deckung des Betriebes zu verwenden sind. Es wären demnach für den Neubau 312 000 Mark erforderlich, wovon 95 000 Mark durch das Gesellschaftsvermögen gedeckt sind und 217 000 Mark anderweitig aufzubringen sein würden.

Auch hier also ist das erste und dringlichste Erfordernis die Bereitstellung von Mitteln. Nicht die Regierung kann hierbei die Führung übernehmen, da ihre weltpolitischen Arbeitsmöglichkeiten in anderer Weise zur Geltung kommen und in Anspruch genommen werden. Wohl aber bedeutet für sie die finanzielle Unterstützung seitens des heimischen Kapitals auf denjenigen Gebieten, die der privaten Initiative überlassen sind, Handhabe und Richtungslinie.

Das deutsche Schulwesen hat in Japan lange arg im Hintergrunde gestanden; in neuerer Zeit ist hier wenigstens einiges getan worden, aber noch lange nicht genug, um dem deutschen kulturellen Einfluß die ihm gebührende Stellung zu geben. Bisher gibt es rein deutsche Schulen für Ausländer nur in Yokohama und Kobe; am 1. April d. J. ist nunmehr auch in Tokio eine höhere Lehranstalt errichtet worden, in der alle Unterrichtsfächer in deutscher Sprache gelehrt werden sollen. Die erstgenannten beiden Schulen werden von Schulvereinen, die sich aus an den betreffenden Ort ansässigen Fremden gebildet haben, unterhalten mit einer jährlichen Unterstützung seitens des Deutschen Reiches. Unterrichtssprache ist in allen Fächern die deutsche. Die Schulen sind in erster Reihe für Kinder deutscher Reichsangehörigkeit, dann aber auch österreichischer, ungarischer oder

schweizerischer Staatsangehörigkeit; andere werden nur in beschränkter Zahl aufgenommen. In Yokohama unterrichten gegenwärtig ein Lehrer, eine Lehrerin und eine Kindergärtnerin 36 Kinder, in Kobe ein Lehrer und eine Lehrerin 22 Kinder. Das Schulgeld beträgt 10—15 Yen pro Monat und Kind, ist also ziemlich hoch. Die Schulen dienen einem doppelten Zweck: 1. hiesigen Deutschen zu ermöglichen, ihre Kinder länger als bisher bei sich in der Familie zu behalten, 2. mit Japanerinnen ehelich oder unehelich verbundenen Deutschen die Verdeutschung ihrer Kinder zu ermöglichen und sie dem starken japanischen Einfluß zu entziehen. Der Lehrplan ist so eingerichtet, daß die Schulen als Vorbereitung für die höheren Lehranstalten in Deutschland und für die Gouvernementsschule in Tsingtau dienen.

Die deutsche Schule in Yokohama war im Deutschen Haus untergebracht. Nachdem dieses abgebrannt war, wurde sie vorläufig in eine Baracke des alten Marinelazaretts verlegt; jetzt ist dafür die frühere Wohnung des Leiters des Lazarettes hergerichtet worden. Die Aufhebung dieses Lazaretts brachte die Frage der weiteren Verwendung des auf dem Bluff gelegenen, schönen, großen Grundstückes ins Rollen.

Nachdem ein Gesuch der deutschen Kolonie um Überlassung des Grundstücks für die Schule und das Deutsche Haus nach dem Brande abgelehnt worden ist, soll nun versucht werden, dasselbe zu kaufen, um es dem Deutschtum zu erhalten. Deutsches Haus und deutsche Schule würden dadurch ein schönes Heim erhalten, auch ließe sich hier noch manch anderes Heim für deutsche Zwecke schaffen.

Die deutsche Schule in Kobe ist in einem Mietshaus untergebracht, das zwar für die Zwecke ausreicht, aber mitten unter Häusern gelegen den Kindern nur einen Notbehelf statt eines Tummelplatzes bieten kann.

Die neue Lehranstalt in Tokio — allerdings keine reine deutsche Schule — führt den Namen Shiritso Joshi Daigoku. Für die Verbreitung der deutschen Sprache ist die Errichtung dieser neuen Anstalt von nicht zu unterschätzendem Werte. Lehrgegenstände sind zunächst Philosophie, deutsche Literatur und Handelswissenschaft.

Nicht unerwähnt mag noch die „Deutsche Vereinsschule" bleiben, eine höhere japanische Lehranstalt, die unter Leitung des um das Deutschtum in Japan hochverdienten Prof. Dr. Nagai steht, und in der neben der japanischen die deutsche Sprache als Schulsprache gilt.

* * *

Ich war diesmal nur kurze Zeit in Japan, und auch diese Tage hatte ich mir sozusagen abgestohlen. Aber sie haben mich reichlich entschädigt und mir in vollem Umfange gebracht, was ich von ihnen erwartet hatte. Von Schanghai aus brachte mich ein stattliches Schiff rasch ins Land der aufgehenden Sonne. Der Dampferverkehr zwischen dem Schanghaier Hafen und der japanischen Küste hat sich ganz außerordentlich stark entwickelt. Tägliche Listen über die Fahrzeiten und Bestimmungshäfen der einzelnen Linien machen es dem Reisenden leicht, sich zu orientieren, und die deutschen Firmen, die für den Norddeutschen Lloyd oder die Hamburg-Amerika-Linie und andere die Vertretung am Platze innehaben, sind zuverlässige Ratgeber.

Als wir uns Yokohama näherten, grüßte uns schon von weitem der schneebedeckte Kegel des Fudjiyama, der trotz seiner Höhe in die sanfte Landschaft passend hineingestellt ist und mit dem niedlichen Raffinement, das die japanische Landschaft so kokett-heiter wirken läßt, sich den blauesten Himmel zum Hintergrunde gewählt hat. Die japanische Landschaft ist eine Idylle, ist wie ein Schäferlied oder ein

Tanzrhythmus, und auch die Fjords und Vulkane haben nichts von dem düsteren Ernst, den wir mit diesem Namen zu verbinden pflegen.

Und der Japaner ist ein Kind dieser Landschaft. Er singt, tanzt und liebt mit einer naiven Harmlosigkeit. Fast scheint es, als ob sich in diese drei Begriffe die einst so vielgerühmte Natürlichkeit des japanischen Volks konzentriert hätte.

Die Japaner lieben die heiteren Freuden des Lebens mit dem Reste jener Kindlichkeit, die ihnen die gewaltsam angeeignete westländische Zivilisation gelassen hat; sie ergötzen sich nicht minder an dem heiteren Schmuck der Natur, den Blumen, mit denen sie einen fast religiösen Kultus treiben. Gleich bei meiner Ankunft in Tokio fand ich eine Einladung zu dem höchsten Feste dieses Kultus, dem am nächsten Tage stattfindenden Chrysanthemum-Fest, vor. Mein langgehegter Wunsch, das Fest, das schon von so vielen Reisenden in glühenden Farben geschildert worden ist, einmal selbst mitzuerleben, sollte in Erfüllung gehn.

Dieses interessante und herrlichste Fest in Japan steht in seiner besonderen Eigenart einzig da. Es ist eigentlich, gleich dem ihm ähnlichen, im April alljährlich stattfindenden Kirschblütenfest, im Sinne der europäischen Hoffeste gedacht, um der hohen Diplomatie, der hohen japanischen und europäischen Beamten- und Gelehrtenwelt mit ihren Damen ein Fest zu bieten, zu dem Seine Majestät der Kaiser von Japan die Einladungen versendet, und das Ihre Majestäten der Kaiser und die Kaiserin von Japan sowie die Prinzen und Prinzessinnen des kaiserlichen Hauses mit ihrer Gegenwart beehren. Die hohen Würdenträger, die diplomatischen Vertreter des Auslandes und angesehene Fremde haben hier Gelegenheit, sich den Majestäten bei-

nahe ungezwungen zu nahen. Um mit einer Einladung bedacht zu werden, müssen die Japaner einen bestimmten — militärischen oder zivilen — Rang innehaben; die Fremden (mit Ausnahme der in japanischen Diensten stehenden, die ebenfalls der genannten Vorschrift unterliegen) müssen von den betreffenden Botschaftern oder Gesandten zur Einladung vorgeschlagen werden, wobei man in den letzten Jahren besonders zurückhaltend geworden ist. Das diplomatische Korps hat natürlich ohne weiteres Zutritt. Für mich gestaltete sich das Fest um so reizvoller, als ich die Ehre hatte, es in Gesellschaft unseres Botschafters, Seiner Exzellenz des Grafen von Rex, mitzumachen.

Schon das Milieu ist so außerordentlich belebend durch die Großartigkeit und Schönheit des parkartigen Gartens, in dem es stattfindet, daß der Besucher bis zur Ankunft der Majestäten und deren festlichem Gang durch den Garten vollauf in Anspruch genommen ist, um die Naturpracht ganz auf sich wirken zu lassen. In diesem Garten, dem größten der kaiserlichen Gärten in Tokio und wohl einem der schönsten der Welt, wechseln Hügel, kleine überbrückte Seen, uralte Bäume, schöne Blumenbeete und Hecken mit einander ab, und alles erglänzte bei herrlichem Sonnenschein in prangenden Herbstfarben. Auf dem Wege, den der kaiserliche Zug vom Eingange bis zu den Hallen nimmt, in denen später die Majestäten Cercle halten und einen Imbiß einnehmen, sind zahlreiche offne Hallen errichtet, in denen die herrlichsten eigens für dieses Fest in kaiserlichen Gewächshäusern gezogenen Chrysanthemen ausgestellt sind. Hier Pflanzen mit 200—400 Blüten von gleicher Form und Farbe — die Zahl der Blüten steht an jeder Pflanze vermerkt —, dort Pflanzen, die nur je e i n e Blüte tragen, die aber durch die Größe von 40—50 cm und durch ihre Farbentöne entzücken.

Der Weg, den die kaiserliche Familie mit ihrem Gefolge

nimmt, war durch aufgeworfenen Kies genau bezeichnet und abgesperrt. Die Musik, die hinter Büschen versteckt aufgestellt war, setzte ein, der Oberzeremonienmeister erschien — rückwärts gehend —, und unmittelbar dahinter schritt der Kaiser mit seinem Gefolge, nach allen Seiten hin freundlich grüßend. In einem geringen Abstande folgten die Kaiserin, die kaiserlichen Prinzen und Prinzessinnen, das diplomatische Korps, die Minister und hohen Würdenträger. Unter den Klängen der Nationalhymne bewegte sich der Zug vom Eingang des Parkes an den Spalier bildenden Gästen vorüber bis zu den Hallen. Die Tracht der japanischen Herren war, abgesehen von den Uniformen, durchweg europäisch, ebenso waren die japanischen Damen nach europäischer Art (hohe Gesellschaftstoilette und Hut) gekleidet. Nur eine einzige ältere Dame war noch in der alten japanischen Tracht und erregte dadurch natürlich mein besonderes Interesse. Sicherlich ist es außerordentlich bedauerlich, daß man die prächtigen alten heimischen Kostüme bei diesem echt japanischen Fest vermissen muß.

In den Hallen hielten die Majestäten zunächst Cercle ab und nahmen dann das Frühstück ein. Während im Garten verschiedene Militärkapellen konzertierten, nahmen auch die übrigen Gäste an den auf dem großen Rasenplatz aufgestellten gedeckten Tischen Platz. Nirgend ein Drängen, nirgend ein Hasten nach Speise und Trank, keine hochbeladenen Teller oder überfüllten Gläser, wie ich das leider in manchen anderen Ländern zu beobachten Gelegenheit hatte! Ruhig und vornehm ging die „Speisung" vor sich; in zwangslosem Beisammensein wurden wir in opulentester Weise bewirtet. Champagner stand in mehreren Flaschen auf dem Tische, und das Büfett bot die auserlesensten Gerichte dar.

In der gleichen Reihenfolge, wie sie gekommen, verließ

die kaiserliche Familie mit ihrem Gefolge nach einiger Zeit den Garten. Das Fest, das um 12 Uhr begonnen hatte, war gegen 3 Uhr beendet und hatte allen Teilnehmern einige genußreiche Stunden bereitet; mir werden sie unvergeßlich bleiben. . . . .

Ist das Chrysanthemum-Fest nur wenigen Auserwählten zugänglich, so hat um dieselbe Zeit auch das größere Publikum Gelegenheit, die Pracht dieser Blume zu bewundern, deren Zucht und Pflege in Japan zu Erfolgen geführt hat, die ganz staunenerregend sind. Man kann hier im wahrsten Sinne des Wortes von einer Kunst des Gärtners sprechen. Erst in neuerer Zeit ist sie von Japan aus auch zu anderen Ländern gedrungen, ohne daß es allerdings bisher gelungen wäre, die Fertigkeit der Japaner zu erreichen.

In dem durch seinen Kwanon-Tempel berühmten Stadtteil von Tokio, Akasuka, der zahlreiche Schulhäuser, Teehäuser, Kinotheater etc. umschließt, findet alljährlich eine allgemein zugängliche Chrysanthemum-Ausstellung statt, die in ihrer Aufmachung so eigenartig, so echt japanisch ist, daß kein Fremder, der um diese Zeit in Tokio weilt, es versäumen sollte, sie zu besuchen. Ich habe dem Zufall von Herzen gedankt, daß er mich zu einer Zeit nach Tokio geführt hat, wo sich Gelegenheit zu ihrer Besichtigung bot.

In den Straßen des genannten Stadtviertels werden ganze Häuserreihen mit bühnenartigen Vorbauten versehen, auf denen die verschiedensten bildlichen Darstellungen aufgebaut sind. Hier ist es ein Ritter in altjapanischer Tracht: die lebensgroße Figur besteht mit Ausnahme des Gesichtes und der Hände vollständig aus Blumen, und zwar werden die Chrysanthemen unterirdisch gezogen; die Zweige der Blüten — zum Teil nur etwa in der Größe unserer

Tausendschönchen — schlingen sich um die Drahtgestelle, die die Formen der Kleider und Ausrüstung bilden, und geben die vielfarbigen Stoffe nach altjapanischen Mustern täuschend wieder. In anderen Häusern sind Landschaften, Wasserfälle etc. in gleich kunstvoller Form dargestellt. Welche Summe von Fleiß und Ausdauer gehört dazu, die Pflanzen dergestalt zur Blüte zu bringen, und welches Maß von Geschicklichkeit, Kunstverständnis und Formensinn offenbart sich in dem ganzen Aufbau!

Überhaupt herrscht in der „Ikebana", d. h. in der Kunst des Blumenbindens, die sich in Japan zu höchster Vollkommenheit entwickelt hat, die Vorliebe, einfache Gegenstände und Handlungen in symbolischer Weise zu verschönern und zu vertiefen. So werden die Blumen und Zweige in den Vasen nach ganz bestimmten Regeln geordnet. In die Öffnung der Vase wird ein Holzstäbchen, das ebenfalls in bestimmter Form (⊥) gebogen ist, gesteckt; daran werden zuerst drei Zweige von verschiedener Größe befestigt, und ihnen schließen sich dann die anderen an. Der oberste soll den Himmel, der mittlere den Menschen und der untere die Erde versinnbildlichen. Auch die übrigen Zweige und Blumen haben ihre Bedeutung und müssen, ihr entsprechend, dem Ganzen eingefügt werden.

Um die Zeit der allgemeinen Chrysanthemum-Ausstellung wird der Stadtteil Akasuka natürlich von alt und jung durchströmt. Wer japanisches Volksleben beobachten will, findet hier, wo auch schon zu gewöhnlichen Zeiten ein starker Verkehr flutet, doppelt reichliche Gelegenheit. Wagen und Kurums müssen am Eingang des Weges, der zum Kwanon-Tempel führt, halten, und in dichten Scharen promenieren die Japaner. Überall werden Gegenstände der verschiedensten Art feilgeboten. An den Teil, der die eigentliche Ausstellung umfaßt, schließen sich Straßen, die

einem „Vergnügungspark" nach unserem Muster gleichen. Teehäuser mit schönen Gärten laden zum Aufenthalte ein, in anderen Häusern finden Theater- und Kino-Vorstellungen den ganzen Tag über bis spät in die Nacht hinein statt.

Bei dem Besuche dieser Ausstellung und der Stätte des Vergnügens wird der Japaner nie versäumen, zuerst in den herrlichen uralten Tempel, welcher der Kwanon, der Göttin der Gnade und Güte, geweiht ist, einzutreten und sein Gebet zu verrichten. In der Vorhalle steht ein längliches Gerät aus Holz mit kleinen Öffnungen, in die er Geldstücke wirft, indem er dabei in die Hände klatscht, um dadurch die Gottheit auf sein Bitten aufmerksam zu machen. Im Tempel selbst hängen große alte Laternen in kunstvoller Arbeit und unzählige Opfergaben; seitwärts steht das aus Holz geschnitzte Bildnis der Kwanon auf einem Postamente. Der Andächtige, der ein Gebrechen oder sonstiges Leiden hat, berührt die betreffenden Stellen am Bildnis in der Hoffnung, daß dann die kranken Stellen seines eigenen Körpers wieder gesund werden. Der übrige Teil des Tempels, in dem die Priester ihre Andachten abhalten, darf nicht betreten werden, ist aber ebenfalls allen sichtbar.

Mehr aus dem Milieu des Hauses heraus sei hier einer Sitte gedacht, die sich noch aus der alten japanischen Kultur hinübergerettet hat in die Neuzeit, wenn sie auch nicht mehr ganz in den strengen Formen ausgeübt wird, die sie in früheren Zeiten gehabt hat. Es ist das die Teezeremonie, d. h. die äußere Form, in der die Bewirtung eines Gastes im Hause, dem eine besondere Ehrung erzeigt werden soll, sich vollzieht. Früher war sogar die Kleidung hierzu vorgeschrieben, und zwar verschieden je nach den einzelnen Phasen dieser Zeremonie. Welchen Wert man auch heute noch darauf legt, daß diese Sitte nicht der Vergessenheit anheimfällt, beweist unter anderen die Tatsache, daß

an der Frauenuniversität in Tokio das Studium der Teezeremonie sogar als besonderes Lehrfach aufgenommen ist. Es gilt als hohe Ehrung für den Gast, wenn die Dame oder Tochter des Hauses den Tee selbst für den Gast herstellt. In prächtige Gewänder gekleidet, bereitet sie zuerst auf Kohlenfeuer den japanischen Tee und schüttet dann unter Verneigungen das grüne Pulver langsam hinzu. Stetig und ruhig vermischt sie es mit dem Tee, bis das Getränk schaumartig in hellgrüner Farbe fertig ist. Darauf erhebt sich die Japanerin, führt die Schale, in die sie den Tee hineingegossen hat, an ihre Stirn und überreicht sie mit steifer, feierlicher Verbeugung dem Gast, der sie seinerseits in tiefer Verneigung entgegenzunehmen hat.

Häufig wird den Gästen der Tee auch in einem Teehause serviert. Die Zubereitung des Tees und das Überreichen der Schalen übernimmt in diesem Falle eine Geisha, die dann später die Gäste auch durch ihre Tänze und Gesänge erfreut. Geisha bedeutet überhaupt „Tänzerin"; in gewisser Beziehung können sie als Schauspielerinnen oder Balletteusen angesehen werden. Allerdings muß hierbei beachtet werden, daß es eben in Japan im allgemeinen nicht üblich ist, daß Frauen auf der Bühne auftreten, mithin ein eigentlicher Stand oder Beruf als Schauspielerin usw. nicht existiert. Mit den europäischen Verhältnissen ist also in dieser Beziehung ein Vergleich nicht angebracht. Die Geishas wohnen nicht in einem besonderen Stadtviertel, sondern sind in der Wahl ihrer Wohnungen frei. Sie halten sich gewöhnlich einen Kemban, d. h. einen Aufseher, der eher als Unternehmer, Manager angesehen werden kann. Dieser gewährt ihnen Wohnung und Kost, gibt bisweilen auch einen Zuschuß zu den Kosten für Garderobe, Musikinstrumente etc. und erhält seinerseits dafür einen gewissen Anteil am Verdienst. Es gibt auch

Mädchen, die bereits in früheſter Jugend von den Eltern an den Kemban verkauft werden und für ihn gegen Koſt und Wohnung arbeiten. Dieſes Verhältnis dauert aber nur eine vorher feſtgeſetzte Zeit, nach deren Beendigung die Mädchen dann gewöhnlich in der vorher geſchilderten freieren Weiſe bei ihrem Kemban verbleiben. Ihre leichtlebige, dabei faſt durchweg überaus gutmütige Natur läßt ſie in den allerſeltenſten Fällen dazu kommen, ſich von ihrem Verdienſte für die Zeit, wo ſie nicht mehr tanzen können, etwas zurückzulegen. Vielfach müſſen ſie ſich in ſpäterem Alter als Näherin durchhelfen, ein kleines Geſchäft eröffnen, oder in anderer Weiſe zur Arbeit greifen. Haben ſie Geld, ſo haben es auch ihre Kollegen, die Schauſpieler, und es iſt ein höchſt bemerkenswerter Zug im Leben der Geiſhas, daß ſie es ſogar als eine beſondere Ehre anſehen, ihren Berufskollegen in jeder Weiſe beizuſpringen.

Die Koſtüme der Tänzerinnen ſind oft von großer Pracht und auserleſenem Geſchmack. Sie tragen meiſt kurze japaniſche Strümpfe, ein rotes Unterkleid, darüber einen Kimono von Seide in den verſchiedenſten Farben und einen Überwurf, Obi genannt, der zweimal in Taillenhöhe um den Kimono geworfen und hinten in eine breit herunterhängende Schleife gelegt iſt. Der Tanz ſelbſt iſt überaus beweglich, der ganze Körper, namentlich die Arme und Hände wiegen ſich bald nach dieſer, bald nach jener Seite. Dabei gebrauchen ſie anmutig den kleinen japaniſchen Fächer, bedienen ſich bei einzelnen Tänzen auch muſikaliſcher Inſtrumente (Laute, Trommel etc.) und ſingen dazu. Aber mögen die Tänze noch ſo wirbelnd ſein und Lebensfreude atmen: das Geſicht der Geiſha verharrt unentwegt in ſeiner auffallend ſteinernen Ruhe. Mögen ſie vorher noch ſo ſehr gelacht und geſcherzt haben: ſobald der Tanz beginnt, hört jedes Mienenſpiel auf, das Geſicht gleicht einer Maske;

denn der Tanz ist für sie eine heilige Handlung, ein Gebet.

* *
*

So waren die letzten Tage meiner Geschwindreise durch die Liebenswürdigkeit der deutschen Freunde und Freundinnen wie auch vieler japanischer Bekannten noch ein schöner Abschluß, der mir das Scheiden schwer machte. Mit einem herzlichen und aufrichtigen: „Auf baldiges Wiedersehen!“ eilte ich der Heimat zu.

Verzeichnis der benutzten Literatur.

Göbel, Volkswirtschaft des westbaikalischen Sibiriens. Berlin 1910.

Göbel, Volkswirtschaft des ostbaikalischen Sibiriens. Berlin 1910.

Meyers Reisebücher: Weltreise. Leipzig und Wien.

Die Kolonisation Sibiriens, Denkschrift von P. A. Stolypin und A. W. Kriwoschein, übers. von Carl Erich Gleye.

Auhagen, Zur Besiedlung Sibiriens.

Brandenburger, Russisch-Asiatische Verkehrsprobleme.

Wiedenfeld, K., Die sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.

Obutschwew, Sibirische Briefe.

v. Richthofen, F., China, Ergebnisse eigner Reisen und darauf gegründeter Studien.

v. Richthofen, F., Schantung und seine Eingangspforte Kiautschou.

Köbner, O., Einführung in die Kolonialpolitik.

Veröffentlichungen des Reichsmarineamts über Kiautschou.

Ostasiatischer Lloyd, Jahrgang 1905—1914.

Deutsche Japanpost, Jahrgang 1905—1914.

Tsingtauer Neueste Nachrichten.

Brandt, M., Der Chinese.

Denkschrift zur Förderung des Deutschtums in China, herausgegeben von der Deutschen Vereinigung in Schanghai.

Michelsen, E., Ein Rückblick auf Tsingtaus Entwicklung.

Konecker, Fünfzehn Jahre Kiautschou.

Wertheimer, Fritz, Deutsche Leistungen und deutsche Aufgaben in China.

Berichte der land- und forstwirtschaftlichen Abteilung der Deutsch-chinesischen Hochschule in Tsingtau.

Memoiren-Bibliothek

aus dem Verlage von

Karl Siegismund in Berlin, Dessauerstr. 13

Hofbuchhändler Sr. Majestät des Königs von Sachsen

Königin Victorias

Briefwechsel und Tagebuchblätter

Auf Veranlassung Sr. Majestät des Königs Eduard herausgegeben

Mit Einleitung, geschichtlichen Überblicken und Anmerkungen

Autorisierte Übersetzung von Admiral Plüddemann

2 Bände, 1428 Seiten gr. 8°, mit Stammbaumtafeln und 12 Bildern

Vierte Auflage; Preis gebunden in 2 Leinwandbänden M. 12.—

Das Buch ist nach dem einstimmigen Urteil der gesamten Presse das bedeutendste Memoirenwerk, welches in letzter Zeit erschienen ist.

Auszüge aus der Presse:

Der Tag, Berlin: So reiht sich Blatt an Blatt, Dokument an Dokument; man empfindet es dankbar, daß König Eduard der Öffentlichkeit einen Einblick in eine fast einzig dastehende Sammlung historischer Schriftstücke gewährte.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung: Ein Werk von hoher geschichtlicher Bedeutung ist im Buchhandel erschienen.

Magdeburgische Zeitung: Ein Geschichtswerk ersten Ranges wird damit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kölnische Zeitung: In der reichhaltigen Sammlung findet sich eine Fülle von Material, das entweder nach der historischen oder nach der menschlichen Seite Interesse bietet.

Rheinisch-Westfälische Zeitung: Das Werk ist hochbedeutsam; sein reicher Inhalt wird eine wahre Fundgrube sein für die Geschichte des 19. Jahrhunderts.

Vossische Zeitung: Für die allgemeine politische Geschichte von ganz Europa ist die Veröffentlichung von gar nicht einzuschätzendem Werte. . . . Der umfangreiche Briefwechsel Victorias mit Leopold gehört zu dem Schönsten und Anziehendsten, was je in Memoiren- und Geschichtswerken zu finden war.

An drei Gesandtschaften

Erinnerungen einer Diplomatenfrau von Frau Carl von Bunsen

359 Seiten gr. 8°, mit 8 Illustrationen. Preis M. 6.—, gebunden M. 7.—

Auszüge aus der Presse:

Berliner Lokal-Anzeiger: . . . Es sind gesammelte Briefe, die Frau von Bunsen, die mit ihrem Gatten, dem Legationsrat Karl von Bunsen, an den preußischen Gesandtschaften in Turin, Florenz und im Haag lebte, stets unter dem frischen Eindruck des Erlebten schrieb. Die Dienstzeit umfaßt die Jahre 1859 bis 1871, also eine der interessantesten Episoden der preußisch-deutschen Geschichte.

Frau von Bunsen ist eine scharfsichtige Beobachterin, die mit hellem Verstande Menschen und Dinge beurteilt . . . Die Persönlichkeiten, die wir fast alle noch kannten und deren historisches Wirken wir miterleben durften, interessieren uns am meisten — und gerade solche Männer als Menschen zu sehen, sie bei den Vergnügungen zu beobachten, denen sich auch gewöhnliche Sterbliche hingeben, gewährt einen eigenartigen Reiz. . . . Das Buch enthält eine Fülle interessanter Einzelheiten, die einen Einblick in das Leben an Fürstenhöfen gestatten.

Frankfurter Zeitung: . . . bringt überraschende Einblicke in diejenigen Kreise, in welchen Geschichte gemacht wird. Es liegt ein eigentümlicher Reiz in den von einer hochgebildeten Frau herrührenden Erinnerungen aus dem Arbeitskreis ihres Gatten . . .

Saale-Zeitung: . . . Damals begannen die Werdetage des jungen Königreichs Italien. Aus dieser Zeit sind uns höchst interessante und wertvolle Aufzeichnungen sowie Briefe zugänglich geworden, welche die Gemahlin des preußischen Legationsrats bei der Gesandtschaft in Turin resp. Florenz, Frau v. Bunsen, kürzlich hat erscheinen lassen.

Vossische Zeitung: . . . Die Aufzeichnungen und Briefe der Verfasserin sind durch die Anschaulichkeit, mit der sie das Hofleben und die diplomatische Gesellschaft an den Höfen, bei denen ihr Gatte akkreditiert war, schildert, nicht ohne allgemeineres Interesse, und auf viele hervorragende Persönlichkeiten, die damals mit am Webstuhl der Zeit saßen und ihre Namen zum Teil mit unvergänglichen Lettern in die ehernen Tafeln der Geschichte eingegraben haben, fällt oft genug ein interessantes Streiflicht. . . .

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder direkt vom Verlag.

Verlag von Karl Siegismund in Berlin

Königin Victorias Tagebuch

Aus der Mädchenzeit

Vom 13. Lebensjahre 1832 bis zur Verheiratung 1840

Auf Veranlassung des Königs Georg

mit Einleitung, geschichtlichen Überblicken und Anmerkungen herausgegeben von Lord Esher. Ins Deutsche übertragen von Martha Gräfin vom Hagen 535 Seiten gr. 8°, mit 32 Porträts und Skizzen von der Hand der Königin

Preis M. 9.—, gebunden M. 10.—

Neues Wiener Journal: . . . mit Entzücken wird man diese Aufzeichnungen einer jungen Prinzessin, einer jungen Königin lesen. Sie sind von einem Duft süßer Mädchenhaftigkeit, von einem Hauch reizender Unschuld durchweht, und gleichzeitig gibt sich schon der ganz bestimmte Charakter der Königin von England, die neben der großen Elisabeth England auf die höchste Stufe des Ruhmes geführt hat . . .

Kölnische Zeitung: . . . Trotz vieler Nichtigkeiten verraten die Tagebücher dieser Zeit klaren Verstand, starken Willen, eine hohe Auffassung des königlichen Berufes; zwischen den Zeilen erkennt man auch ein gewisses Gefühl stolzer Einsamkeit. Sehr lebhaft ist die politische Teilnahme der Königin, als echte Engländerin wird sie im politischen Kampf parteiisch; sie zittert davor, ihre Whig-Minister zu verlieren und fängt an, die Tories „zu hassen“ . . . .

Posener Tageblatt: . . . Bei der Bedeutung, welche die Tagebuchschreiberin in der Politik und der Weltgeschichte erlangt hat, werden aber gewiß die weitesten Kreise Interesse auch für diese Jugendaufzeichnungen haben.

Dresdner Journal: Eine der eigenartigsten Veröffentlichungen, welche die letzte Zeit hervorgebracht hat, bildet das Tagebuch der Königin Viktoria aus der Mädchenzeit . . . .

Hamburger Fremdenblatt: Die schlichten Berichte der Prinzessin und Königin werden nicht nur aus politischem Interesse, sondern auch aus rein menschlicher Anteilnahme an dem Leben der jugendlichen Fürstin gewiß einen weiten Leserkreis finden.

Schwäbischer Merkur: . . . Es ist ein Buch, das einerseits den Backfisch anziehen, andererseits auch dem Politiker Interesse abgewinnen wird.

Neues Pester Journal: . . . Das Werk ist ein hochinteressanter Beitrag zur Kultur- und Weltgeschichte und enthält viel Charakteristisches von der späteren großen Herrscherin.

Berliner Tageblatt: . . . Die Übersetzung ist bewundernswert und bietet dem deutschen Leser einen klaren Überblick über die langwährende Aera der Königin Viktoria.

Das heutige Aegypten von Earl of Cromer. Autorisierte Uebersetzung von Admiral Plüddemann. 2 Bände, 1105 Seiten gr. 8°, mit Bild und Karte. Preis M. 14.—, gebunden in 2 Leinwandbänden M. 18.—.

Einundvierzig Jahre in Indien. Vom Subaltern-Offizier bis zum Oberbefehlshaber. Von Feldmarschall Lord Roberts of Kandahar. Autorisierte Uebersetzung von Dr. Ritter von Borosini. 2 Bände, 764 Seiten gr. 8°, mit Bild, zahlreichen Karten und Plänen. Preis M. 12.—, gebunden in 2 Leinwandbänden M. 15.—.

Die Geschichte eines Soldatenlebens.

Von Feldmarschall Viscount Wolseley. Autorisierte Uebersetzung. 2 Bände, 721 Seiten gr. 8°, mit Bild und Plänen. Preis M. 12.—, gebunden in 2 Leinwandbänden M. 15.—.

Fünfzig Jahre zur See. Die Marine, wie ich sie gekannt habe, 1849—1899. Von Admiral Honble Sir E. R. Fremantle, Rear-Admiral des Vereinigten Königreiches. Autorisierte Uebersetzung von Admiral Plüddemann. 560 Seiten gr. 8°, mit Bild. Preis M. 10.—, gebunden in Leinwandband M. 12.—.

Vom Seekadetten zum Feldmarschall.

Von Sir Evelyn Wood. Autorisierte Uebersetzung von Admiral Plüddemann. 36 Bogen gr. 8° mit Bild. Preis M. 10.—, gebunden in Leinwandband M. 12.—.

Herzog von Cambridge. Militärische Tagebuchblätter. Bearbeitet und herausgegeben von Oberst W. Verner und Captain E. D. Parker. Autorisierte Uebersetzung von Admiral Plüddemann. Band I 1819—1871, Band II 1871—1904. 894 Seiten gr. 8°, mit 2 Porträts. Preis M. 15.—, geb. in 2 Leinwandbänden M. 18.—.

Aus der Umgebung Bonapartes

Tagebuch des Grafen P.-L. Röderer

Ministers und Staatsrats unter Napoleon I. Persönliche und politische Notizen eines Vertrauten der Tuilerien. Mit einer Einleitung und Bemerkungen von Maurice Vitrac. Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen von General der Inf. z. D. v. Pfaff. 376 Seiten gr. 8° mit Bild. Preis M. 5.—, gebunden M. 6.—.

Auszüge aus der Presse:

Münchener Neueste Nachrichten: . . . Das Tagebuch des Grafen Röderer ist vor mehr als einem halben Jahrhundert (1853) auf Veranlassung des Grafen Antoine Röderer in wenigen Exemplaren gedruckt worden, die fast nur für Mitglieder der Familie bestimmt waren, deswegen war das Buch beinahe verschollen und seine jetzige Herausgabe gleicht fast einer Neuentdeckung, die mit Freude und Dank zu begrüßen ist. Denn Graf Pierre Louis Röderer war kein gewöhnlicher Mann, er hat sein langes Leben hindurch unter den leitenden Männern Frankreichs gestanden und in wichtigen Momenten die ersten Stellen des Staates innegehabt . . . Wir müssen schließen, so lockend es wäre, noch diese oder jene Anekdote, ein Wort Napoleons, in dem er über sich selber sich ausspricht, anzufügen. Doch wird das Gesagte hinreichend sein, die Aufmerksamkeit auf diese Neuerscheinung der Napoleon-Literatur hinzulenken.

Posener Tageblatt: Der Inhalt des vorliegenden Tagebuches des Grafen Röderer liefert ein reiches Material von noch nicht bekannten Einzelschilderungen und Betrachtungen, die in ihrer Ursprünglichkeit, in ihrer schlichten Wahrheit und Einfachheit außerordentlich interessant und fesselnd wirken und das Bild des Ersten Konsuls und späteren Kaisers der Franzosen mit hellem und teilweise auch neuem Lichte bestrahlen. Es ist vor allem der Gesetzgeber, das Verwaltungsgenie, es ist der Wandel des einfachen Konsuls zum allmächtigen Kaiser, der uns vor Augen geführt wird; es sind die Beziehungen des Hauptes der Familie Bonaparte zu seinen Angehörigen, zu seiner ersten Gemahlin und zu seinen Geschwistern, in die wir einen Blick tun. . . .

Erinnerungen aus den Kriegen Napoleons 1806—1813 * * *

von General Défré Chlapowski. Autorisierte Übersetzung aus dem Polnischen von Major a. D. Casimir von der Osten-Sacken. 248 Seiten gr. 8° mit Bild. — Preis M. 3.60, gebunden M. 4.80.

Erinnerungen eines Ordonnanzoffiziers Napoleons I. * * *

aus den Freiheitskriegen 1813–1814 von Josef von Grabowski. Bearbeitet und herausgegeben von W. von Gasiorowski. Autorisierte Uebersetzung aus dem Polnischen von Major a. D. Casimir von der Osten-Sacken. 303 Seiten gr. 8°. — Preis M. 3.60, gebunden M. 4.80.

Auszüge aus der Presse:

Hamburger Nachrichten: Zwei Polen, die als Ordonnanzoffiziere in der unmittelbaren Umgebung Napoleons I. gedient und sich offenbar durch außergewöhnliche militärische Eigenschaften ausgezeichnet haben, berichten hier über ihre Erlebnisse aus der Kriegszeit von 1806 bis 1814. Die Erzählung ist bei beiden schlicht, aber fesselnd, lebensvoll und lebenswahr, und enthält viele beachtenswerte Einzelheiten tatsächlicher und kritischer Art über Napoleon und seine Generäle, über seine kriegerischen Taten, sowie insbesondere über die Polen im Heere des großen Korsen.

Schlesische Zeitung: . . . Die zeitlich aneinander anschließenden Aufzeichnungen beider geben manches interessante Streiflicht auf die gewaltige Gestalt Napoleons, seine Glanzzeit und sein Ende.

Marine-Rundschau: . . . Beide Bücher sind zur Vervollständigung unseres geschichtlichen Urteils hochwillkommen.

Danzers Armee-Zeitung: . . . Solche Lektüre ist keine Kriegsgeschichte, keine Belehrung, aber sie ist Nahrung für unseren Beruf, sie ist der Ausdruck von Lebens- und Berufserkenntnis tüchtiger Offiziere aus großer Zeit. Darum zugegriffen.

Aus der Umgebung Bonapartes

Unter Napoleons Fahnen. Feldzugs-Erinnerungen eines alten Soldaten des Kaiserreichs 1803—1814 von Major Parquin. Herausgegeben und mit Anmerkungen versehen von Generalmajor z. D. v. Werlhof. 328 Seiten gr. 8° mit Bild. Preis M. 4.—, gebunden M. 5.—.

Danzers Armee-Zeitung schreibt: Die Erinnerungen des Majors Parquin muten selbst in ihrer anspruchslosen Fassung einen Offizier gegenwärtiger Zeiten wie ein Roman an. Während einer bloß elfjährigen Dienstzeit blickt der Verfasser auf zwölf Feldzüge zurück, hat an über zwanzig Schlachten und Gefechten teilgenommen und ist mit der Großen Armee seines Kaisers im Siegeslauf durch ganz Europa gezogen. Es ist die Schilderung eines Reiterlebens par excellence, aus der jeder Offizier ersieht, was Mannesmut und soldatischer Geist an Taten vollbringen können. . . .

Von Elba nach Waterloo. Aufzeichnungen über das Privatleben und die Regierung Napoleons im Jahre 1815 von M. Fleury de Chaboulon, ehem. Geheim- u. Kabinetts-Sekretär des Kaisers. Bearbeitet und herausgegeben von Freiherrn von Cramm, Wirkl. Geheimer Rat. 351 Seiten gr. 8°. Preis M. 4.—, gebunden M. 5.—.

Neue Zürcher Zeitung: . . . Ernst und tief gehalten ist das Buch „Von Elba nach Waterloo"; es enthält „Aufzeichnungen über das Privatleben und die Regierung Napoleons im Jahre 1815", die uns des Eingehendsten über alle die Vorgänge von Napoleons Abfahrt von Elba und seinem Zuge durch Frankreich und der Herrschaft der hundert Tage erzählen. Sehr interessant ist der Bericht über die Verhandlungen, welche der Verfasser mehrmals im Auftrage Napoleons in Basel mit Herrn v. Werner, einem Abgesandten des Fürsten Metternich, hatte, welche aber zu keinem Ergebnisse führten . . .

Mit Napoleon nach St. Helena. Berichte über die Reise des Kaisers an Bord des „Bellerophon" und der „Northumberland" und die erste Zeit seiner Verbannung auf St. Helena von George Home — Kapitän Ross, Kommandant der „Northumberland" — Lord W. H. Lyttleton — Dr. William Warden, Schiffsarzt der „Northumberland". Herausgegeben von Clement Shorter. Deutsch bearbeitet von Kapitänleutnant Kraushaar. 256 Seiten gr. 8° mit Bild. Preis Mk. 5.—, gebunden Mk. 6.—.

Der Hamburg. Korrespondent urteilt: Ein Buch, das nur Berichte von Augenzeugen der Reise nach St. Helena enthält, bedarf keiner besonderen Empfehlung. Der grand homme wandelt leibhaftig vor unseren Augen. Zumal die Aufzeichnungen des Arztes Warden über lange Gespräche, die er auf St. Helena mit Napoleon geführt hat, sind höchst fesselnd und machen den Eindruck absoluter Echtheit. . . .

Für und wider Napoleon in St. Helena. Briefe von und an Napoleon auf St. Helena und eine Abhandlung über seine Tätigkeit als Schriftsteller herausgegeben von Clement Shorter. Deutsch bearbeitet von Kapitänleutnant Kraushaar. 236 S. gr. 8°, mit 8 Bildern. Preis M. 5.—, gebunden M. 6.—.

Der Inhalt des Werkes bringt bisher unbekanntes Material aus der Zeit der Gefangenschaft Napoleons auf St. Helena bis zu seinem Tode. Es enthält eine Abhandlung über Napoleon als Schriftsteller, Briefe von Napoleon an Lady Clavering, eine Antwort auf diese Briefe von Theodore Hook, sowie noch nicht veröffentlichte Briefe von T. H. Brooke, Sekretär des Gouverneurs von St. Helena. — Das erste Buch Shorters „Mit Napoleon nach St. Helena" enthielt u. a. den Bericht William Wardens über seine Reise mit dem gestürzten Kaiser auf der „Northumberland" nach St. Helena. Napoleon las diesen Bericht und antwortete mit den in dem vorliegenden Buche veröffentlichten „Letters from the Cape", von denen erst später festgestellt wurde, daß diese tatsächlich von Napoleon selbst geschrieben sind. — Bei dem großen Interesse, welches auch dieser letzte Teil, über den im allgemeinen wenig bekannt und veröffentlicht worden ist, im Drama des gestürzten Korsen beanspruchte, wird das Buch als ein wertvoller Beitrag zur Napoleon-Literatur anzusehen sein.

* * * Verlag von Karl Siegismund in Berlin * * *

Briefe aus dem Großen Hauptquartier

der Feldzüge 1866 und 1870/71

an die Gattin

vom Königl. Preuß. Oberstallmeister Fedor von Rauch

346 Seiten gr. 8° mit Bild. — Preis M. 6.—, gebunden M. 7.—

Die Briefe an die Gattin bieten neben dem Interessanten, das sie an kriegsgeschichtlichen Ereignissen und politischen Schachzügen enthalten, eine allerdings mit taktvoller Zurückhaltung gegebene anschauliche Schilderung des Lebens im Großen Hauptquartiere König Wilhelms und zumal im zweiten Feldzuge eine fesselnde Darstellung der Zustände in Feindesland, in Versailles, die in schlichter Form mit großer Sachkenntnis an Ort und Stelle für die Seinen berechnet zu Papier gebracht wurde, also keinen Anspruch auf eine wohlredigierte Arbeit machen will. — Einen besonderen Reiz gewinnt die Lektüre durch die eingestreuten Intimitäten des Hoflebens und die Wiedergabe charakteristischer Momente in dem Wesen des hohen Herrn, die dem Leser den alten Kaiser menschlich nahe führen. Fast alle bedeutenden Gestalten der großen Zeit treten in Erscheinung und so mancher persönliche Zug findet liebevolle Erwähnung.

Deutsche Heerführer

von † Generalleutnant v. Pelet-Narbonne

160 Seiten gr. 8°. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—

Der Verfasser hat in diesem seinem letzten, nachgelassenen Werke eine große Zahl hervorragender Soldaten deutschen Stammes geschildert, aber nicht in der Absicht, eine erschöpfende Darstellung zu geben, vielmehr neben kurzen biographischen Mitteilungen eine typische Charakteristik zu bieten und, wo dies angebracht war, die Einwirkung der Persönlichkeit auf Heerwesen und Kriegsführung seiner Zeit zu schildern.

Marschall Canrobert

Erinnerungen eines Jahrhunderts bearbeitet und herausgegeben von General d. Inf. z. D. Wilh. v. Pfaff, nach dem französischen Werke von Germain Bapst. 620 S. gr. 8°, mit Porträt, 2 Karten, 9 Plänen und 4 Skizzen. Preis M. 9.—, gebunden M. 10.—.

Die Erinnerungen des Marschalls als eines Vertrauten der kaiserlichen Familie und eines in hervorragender Stellung beteiligten Heerführers der französischen Armee gewinnen auch für den deutschen Leser ein erhöhtes unmittelbares Interesse und bilden eine wertvolle Vervollständigung der Vorgeschichte des Feldzuges 1870/71 durch die lebendige Schilderung der Zustände in und außerhalb der französischen Armee.

Die auf ein sorgfältiges und eingehendes Studium des in den offiziellen Akten der Ministerien, in der Nationalbibliothek und in der Tagesliteratur vorhandenen Geschichtsmaterials begründete Zeit- und Personenschilderung erhält durch die aus dem persönlichen Verkehr und Gedankenaustausch des Herausgebers mit dem Mitkämpfer einer bedeutungsvollen Zeit stammenden mündlichen Ergänzungen ein unmittelbares frisches und unverfälschtes Kolorit, was ihr einen besonderen Wert verleiht.

Gerade in dem jetzigen Augenblicke ist es von höchstem Interesse, Kenntnis zu erhalten, mit welchen ungenügenden Mitteln der Krieg 1870 von seiten Frankreichs vorbereitet worden ist, wie durch die gegenseitigen Eifersüchteleien der leitenden Persönlichkeiten die ersten Niederlagen verschuldet und dadurch der Krieg entschieden wurde.

* * * Verlag von Karl Siegismund in Berlin * * *

Meine Botschafterzeit am Berliner Hofe
1872—1877
von Vicomte de Gontaut-Biron

Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen von Gen. d. Inf. z. D. v. Pfaff

704 Seiten gr. 8°, mit Bild; Preis M. 10.—, gebunden M. 12.—

Die Aufzeichnungen, Tagebücher, Briefe und Depeschen, die der Vicomte hinterlassen und selbst zusammengestellt hat, sind als eine wichtige Quelle für die Geschichte der Jahre nach dem Kriege zu betrachten. Sie entwerfen zugleich ein intimes Bild vom Leben am Berliner Hofe in dieser glänzenden Epoche und schaffen für viele in Fürst Bismarcks Gedanken und Erinnerungen nur andeutungsweise mitgeteilte Vorkommnisse erst das richtige Verständnis.

Der Musterkatalog des Borromäus-Vereins urteilt: In anschaulicher lebendiger Art schildert hier der erste Botschafter Frankreichs am Berliner Kaiserhof nach dem Kriege 1870/71 sein Wirken. Es fallen helle Streiflichter auf die Politik Bismarcks, vor allem auch auf die Kulturkampfsbewegung. Für städtische Bibliotheken ist das Werk sehr zu empfehlen. Wer im öffentlichen Leben steht, wird das Buch mit dem größten Genusse lesen.

Madame Récamier und ihre Freunde

von Edouard Herriot. Deutsche Bearbeitung von E. Müller-Röder

456 Seiten 8°. — Mit 6 Bildern; Preis M. 5.—, gebunden M. 6.—

Madame Récamier gilt als ein typisches Beispiel für die Rolle, welche eine Frau zwischen der ersten und vierten Revolution in Paris zu spielen vermochte.

☞ Das Buch ist ein Stück Kultur- und Zeitgeschichte.

Kaiserin Marie Luise und ihre Gatten

Nach neuen unveröffentlichten Dokumenten von Dr. Max Billard

Autorisierte Uebersetzung aus dem Französischen von Freiherrn von Cramm
Wirklichem Geheimen Rat

232 Seiten 8°. — Mit 35 Abbildungen. Preis M. 4.—, gebunden M. 5.—

Der Lebenslauf von Napoleons „fröhlicher Witwe" ist sehr interessant geschildert und wird das allgemeine Interesse auf diese Fürstin wieder hinlenken.

Die berühmten Damen
während der Revolution und unter dem Kaiserreiche

von Graf Fleury. — Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen

316 Seiten 8°. — Preis M. 4.—, gebunden M. 5.—

In geschichtlicher Treue schildert Graf Fleury ein Stück Sittengeschichte aus der Zeit der Revolution und des ersten Kaiserreiches.

☞ Das Werk ist spannend von der ersten bis zur letzten Seite.

Führende Persönlichkeiten zur Zeit der Gründung des Deutschen Reiches. Forschungen und Erinnerungen von **Friedrich Nippold.** 698 Seiten gr. 8°. Preis M. 12.—, gebunden M. 14.—.

Der berühmte Kirchenhistoriker und langjährige Dozent an den Universitäten Heidelberg, Bern, Jena, Geheimer Kirchenrat Professor Dr. Nippold, bietet aus seinem reichen Schatze von Forschungen und Erinnerungen sehr bedeutungsvolle Beiträge zur Geschichte der Neubegründung des Deutschen Reiches.

Die Persönlichkeit Bismarcks ist in der Einleitung analog derjenigen Luthers in Kaulbachs Reformationsbild in den Mittelpunkt des gewaltigen Zeitalters gestellt. Es fallen viele neue Schlaglichter auf die Zeit der Kulturkampf-Epoche, aber auch der Hinweis auf die unzerstörbaren Früchte der in der großen Zeit der Neubegründung des Deutschen Reiches herangereiften Aussaat des Fridericianismus fehlt nicht.

Aus dem Tagebuche meines Bruders, nach Familienpapieren herausgegeben von **Catharina von Pommer Esche.** 255 Seiten 8°. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

In diesem Tagebuche begegnen uns die bedeutendsten Persönlichkeiten aus der Gründung des Reiches bis Ende des vorigen Jahrhunderts, sowie zahlreiche unbekannte Briefe interessanter Menschen.

Es ist reizend geschrieben und wird als ein wertvoller Beitrag zur Geschichte des hohen Beamtentums in den Jahren von der Reichsbegründung an begrüßt werden.

Ausgewählte Briefe von Hieronymus Lorm. Herausgegeben und eingeleitet von **Dr. Ernst Friedegg.** 400 Seiten 8°. Preis M. 4.—, gebunden M 5.—

Hieronymus Lorm, Pseudonym für Heinrich Landesmann, war einer der maßgebendsten Literatur-Kritiker, Novellist und Bühnenschriftsteller seiner Zeit, der auch an den politischen Vorgängen, besonders der 40er Jahre, lebhaften kritischen Anteil nahm. Er stand mit den hervorragendsten literarischen Größen neuerer Zeit, Hebbel, Grillparzer, Otto Ludwig, Berthold Auerbach, seinem Schwager, Ebner-Eschenbach, Rosegger, Eduard von Hartmann, in regstem Briefwechsel. **Die „Ausgewählten Briefe" sind ein literarisches Schatzkästlein.**

Lorm war einer der entzückendsten Briefschreiber, die es je gegeben hat.

Was ich in Amerika fand, nach zwanzigjährigem Aufenthalt von **Freiherr Hans von Barnekow.** 2. Auflage. 161 Seiten gr. 8°. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

Deutsche Tageszeitung: Es ist ein treffliches, lehrreiches und überaus unterhaltendes Buch für alle, die für die Verhältnisse Amerikas etwas übrig haben . . . .

Als Arbeiter in Amerika. Unter deutsch-amerikanischen Großstadtproletariern von **Alfred Kolb,** Regierungsrat. — 5. verbesserte Auflage. 146 Seiten gr. 8°. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

Frankfurter Zeitung: Ein interessantes Buch ist in der letzten Woche erschienen . . . Das Ganze hat eine literarische Note und ist eine äußerst anregende Lektüre.

Tägliche Rundschau: Dieser Tage ist ein Buch erschienen, das von Hand zu Hand zu gehen verdient . . .

Deutschland im neunzehnten Jahrhundert. Fünf Vorlesungen von **J. H. Rose, E. C. K. Gonner, M. E. Sadler** und **E. H. Herford.** Mit einem Geleitwort von Viscount Haldane. Ins Deutsche übertragen von Karl Breul. 211 S. gr. 8°. Preis M. 2.40, gebunden M. 3.—.

Saale-Zeitung: Das Buch, dessen Herausgabe, wie versichert wird, von höchster Stelle inspiriert wurde [das preußische Kultusministerium war der spiritus rector], ist durch den Cambridger Literatur-Professor Karl Breul ins Deutsche übertragen und durch kurze Erläuterungen ergänzt worden. . . . Die Sammlung stellt sich als Zeitdokument von nicht zu unterschätzender Bedeutung dar, die Herausgabe als eine überaus verdienstliche Tat.

Zur Weltpolitik von **Dr. Carl Peters.** 384 Seiten gr. 8°. Preis M. 6.—, gebunden M. 7. —

Dieses Werk des Begründers von Deutsch-Ostafrika stellt einen äußerst aktuellen Beitrag zum weltpolitischen Ringen unseres Volkes in der Gegenwart dar. Scharf und klar sind die großen internationalen Gegensätze erfaßt, welche die Geschichte unseres Zeitalters bestimmen. Deutlich sind die Machtverschiebungen des letzten Jahrzehnts gekennzeichnet und in Beziehung zu den weltwirtschaftlichen Bedürfnissen des Deutschen Reiches gebracht. — Niemand, dem an einem Verständnis für die politische Entwicklung unseres Zeitalters gelegen ist, wird dieses neueste Buch von Peters umgehen können. Es bietet ebensoviel Belehrung als, in seiner geistreichen Form, ästhetischen Genuß.

Marine-Rundschau: . . . Auch seine Gegner werden zugestehen müssen, daß hier ein Mann mit reichster Erfahrung und mit weitem Gesichtskreis redet, der die Dinge von hohem Standpunkte zu betrachten gewohnt ist . . . es darf als recht lohnend bezeichnet werden, dem Buche einige Stunden zu widmen.

Briefe aus den Kriegsjahren 1866 und 1870/71 des Generals der Inf. **Albert v. Holleben.** Herausgegeben von Major Wilhelm v. Holleben. 149 Seiten gr. 8° mit 12 Bildern. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—

Der Gesellige, Graudenz: In diesen interessanten Briefen hat der hochverdiente General in schlichter soldatischer, aber packender Weise seine Feldzugserinnerungen im Augenblicke des Erlebens niedergeschrieben. . . .

Erlebnisse und Eindrücke im Kriege 1870/71 von **Anton v. Massow,** General der Inf. z. D.

136 S. gr. 8°, mit 5 Karten. Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

Dresdner Anzeiger: . . . Dem, der keine romanhaften, farbenglühenden Schilderungen, sondern schlicht Erzähltes, wirklich Erlebtes lesen will, kann das Buch bestens empfohlen werden.

Mit den Kaiser-Alexander-Garde-Grenadieren in und um Le Bourget 1870/71 von **A. Dressel.** Geheimer Hofrat. 224 Seiten 8° mit 25 Abbildungen. Preis M. 3.—, geb. M. 4.—.

Ueberall: Ein von warmer Begeisterung für nationale Ziele, von der Liebe zum Vaterlande und tiefem sittlichen Ernst zeugendes Buch, das wir warm empfehlen können. . . .

Aus dem Lagerleben vor Paris. Erinnerungen eines Kriegsfreiwilligen des Garde-Füsilier-Regiments aus dem Feldzuge 1870/71 von **A. Breithaupt,** Superintendent. 170 Seiten 8°. Preis M. 2.40, gebunden M. 3.20.

Parole: . . . Wir können den Kameraden einen wirklichen Genuß von dem Lesen des Buches versprechen und empfehlen es angelegentlich für Kriegervereins-, Volks- und auch Schulbibliotheken für ein reiferes Alter.

Tagebuch eines Mannes vom Roten Kreuze. Erlebnisse aus dem Balkankriege von **Ladislaus von Fényes.** 168 Seiten 8°. Preis M. 2.40, gebunden M. 3.20.

Streffleurs Militär. Zeitschrift: L. v. Fényes ist als Sekretär mit der Expedition des ungarischen Roten Kreuzes nach Bulgarien gezogen und hat mit eigenen Augen den vielen Jammer gesehen, den ein moderner Krieg im Gefolge hat und haben muß. Seine mannigfachen und naturgemäß meist traurigen, oft erschütternden Erlebnisse hat er in zwanglosen Tagebuchblättern festgehalten und übergibt diese nun ohne Zutaten, ohne Verschleierung, aber auch ohne Schönfärberei, der Oeffentlichkeit. — Das Buch ist sehr fesselnd geschrieben und erhebt sich die Diktion oft zu dramatischer Wirksamkeit . . . es verdient weiteste Verbreitung.

Die russische Seemacht nach der Ausfahrt des 2. Geschwaders der Flotte des Stillen Ozeans von N. L. Klado, Kais. Russischer Kapitän. Autorisierte Uebersetzung von A. v. Drigalski, Rittmeister a. D. 164 Seiten gr. 8°, mit 3 Karten; Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

Klados Vorausfagungen sind durch die Ereignisse durchwegs bestätigt worden; seine Streitschrift ist daher auch heute noch höchst lesenswert.

Die Kämpfe zur See im russisch-japanischen Kriege von N. L. Klado, Kais. Russ. Kapitän und Professor an der Kais. Marine-Akademie. Autorisierte Uebersetzung von Hasse, Leutnant und Adjut. 334 Seiten gr. 8° mit 31 Skizzen. Preis M. 6.—, gebunden M. 7.—

Die Darstellung ist klar, dramatisch wirkungsvoll und reich an interessanten Details.

Die Ursachen der russischen Niederlagen von E. J. Marthynow, Generalmajor im Kaiserl. Russischen Generalstab. Nach dem Russischen von Oberleutnant von Schwartz. 127 Seiten gr. 8°; Preis M. 2.50.

Das Buch hat dasselbe ungeheure Aufsehen hervorgerufen, wie seinerzeit die Klado'schen Berichte über die Zustände in der russischen Marine.

Die Verteidigung von Port Arthur von v. Schwarz, Kais. Russ. Oberstleutnant und Romanowski, Kais. Russ. Generalst.-Oberstleutnant. Einzige autorisierte deutsche Ausgabe von Ullrich, Oberleutnant d. L. Band I: Der Feldkrieg. 309 Seiten gr. 8° mit neun Karten. Preis M. 10.—, gebunden M. 12.—. Band II: Der Festungs-Krieg. 360 S. gr. 8° mit 4 Karten und 74 Skizzen. Preis M. 10.—, gebunden M. 12.—.

Das Werk des Oberstleutnants v. Schwarz ist als das bedeutendste Werk über die Verteidigung von Port Arthur von bleibendem Werte. Es enthält das ausführlichste Material über den Belagerungskrieg von Port Arthur, da den Herausgebern das offizielle Aktenmaterial der Kriegsgeschichtlichen Kommission in St. Petersburg zur Verfügung stand.

Danzers Armee-Zeitung schreibt: . . . Das Werk, das vermutlich auf längere Zeit hinaus das ausführlichste Material über das Drama von Port Arthur bieten dürfte, ist aus diesem Grunde trotz seiner offiziösen russischen Provenienz unseren Büchereien zur Anschaffung und unseren Offizieren zum Studium zu empfehlen. Die Kartenbeilagen sind vorzüglich, die Schreibweise ist fesselnd.

Tagebuch eines Generalstabsoffiziers während des russisch-japanischen Krieges von Generalleutnant Sir Ian Hamilton. Autorisierte deutsche Bearbeitung von Paul von Heydebreck, Major im Großen Generalstab, und Georg Schröder, Hauptmann im Großen Generalstab. 391 Seiten gr. 8°, mit 27 Skizzen und 16 Karten. Preis M. 14.—, gebunden M. 16.—.

Sir Ian Hamilton zählt zu den bedeutendsten Generalen des britischen Weltreiches. Das Buch ist nicht eine trockene ausschließlich militärische Darstellung eines Feldzuges, sondern es ist so packend geschrieben, daß auch der nicht militärische Leser, der Interesse an den ostasiatischen Verhältnissen überhaupt hat, durch die Schilderung gefesselt und das Werk nicht unbefriedigt aus der Hand legen wird.

Die Kriegstechnische Zeitschrift urteilt: Das uns vorliegende Werk erhält seine hohe Bedeutung dadurch, daß ein Berufener mit packender Feder schildert, was sein Auge geschaut, sein Ohr gehört und sein Stift in Augenblicksskizzen an Ort und Stelle festgelegt hat. . . . Kaum in einem anderen Werke wird eine so erschöpfende und zutreffende Darstellung japanischer Heeresverhältnisse dargeboten, und den Uebersetzern ist es in dankenswerter Weise gelungen, das englische Tagebuch in formvollendeter deutscher Schreib- und Ausdrucksweise wiederzugeben.

* * * Verlag von Karl Siegismund in Berlin * * *

Forschungsreise S. M. S. „Planet" 1906/07.

Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. 5 Bände in flexibler Decke gr. 4° und 1 Tafelband. Preis M. 25.—

Band I: Reisebeschreibung, 122 Seiten gr. 4°, mit 125 Abbildungen, 1 Titelbild und 1 Reisekarte. — Band II: Aerologie, 126 Seiten gr. 4° mit 17 Abbildungen, 6 Übersichtskarten, 1 Tafel und 1 Heft mit 66 Diagrammen. — Band III: Ozeanographie, 164 Seiten gr. 4° mit 9 Abbildungen und 1 Band mit 49 Tafeln. — Band IV: Biologie, 198 Seiten gr. 4° mit 30 Abbildungen, 1 Karte und 8 farbigen Tafeln. — Band V: Anthropologie und Ethnographie, 162 Seiten gr. 4° mit 121 Abbildungen und einem Anhang: Noten zu den phonographischen Melodien aus Madagaskar und Indonesien.

Die Einleitung zur Reisebeschreibung gibt einen allgemeinen Überblick über die Aufgaben des Schiffes, den derzeitigen Stand der Aerologie und Ozeanographie, sowie über Zusammensetzung des Stabes und wissenschaftliche Ausrüstung im einzelnen. Auf Grund sorgfältiger Erwägungen beschafft, kann sie für spätere Expeditionen als guter Anhalt dienen.

Die Beschreibung gibt in kurzen Umrissen den Hergang der Reise. Wissenschaftliche Erörterungen sind weggelassen und nur in großen Zügen soweit erwähnt, als sie zum Verständnis der Dispositionen des Schiffes und seiner Tätigkeit notwendig sind. Die Reisebeschreibung wird daher nicht bloß Fachleuten, sondern auch Laien Interesse erwecken. Die in der Beschreibung aufgenommene kleine Skizze „ein Vermessungstag" gibt eine Schilderung über den Hergang einer Vermessung in der Südsee, die hierbei zu überwindenden Schwierigkeiten und den Verkehr mit den Eingeborenen.

Der Text wird begleitet durch eine Karte, welche außer dem Wege des Schiffes noch die Tiefenkonturen in größeren Umrissen darstellt, um den Leser auch hierdurch in der Beurteilung der Dispositionen des Schiffes zu unterstützen. Die kleinen Kärtchen im Text sollen weiter zum Verständnis des Inhalts beitragen.

Die Bilderausstattung ist durchaus gelungen. Abgesehen von ihrer großen Anzahl verdient die technische Herstellung selbst Beachtung.

Die Bilder veranschaulichen die wissenschaftliche Tätigkeit an Bord, den Ballon- und Drachendienst, die Handhabung der Tiefsee- und Vermessungsinstrumente sowie der biologischen Fanggeräte, ferner interessante Naturstudien und Episoden aus dem Verkehrsleben.

Im aerologischen, ozeanographischen, ethnographischen Band wird die wissenschaftliche Tätigkeit im einzelnen behandelt, die Ausrüstung des Schiffes, Handhabung mit Instrumenten, Theorie und Praxis besprochen.

„Planet" hat in allen 3 Ozeanen gearbeitet; die Ergebnisse ergänzen teils die Resultate früherer Expeditionen, teils stellen sie ganz neue Entdeckungen dar.

Die Resultate sind teils in tabellarischer, teils in beschreibender Form niedergelegt; auch werden sie durch ein reiches Tafelwerk, wie besonders im III. Band „Ozeanographie", illustriert. In diesem Band sind auch die stereophotogrammetrischen Wellen- und Küstenaufnahmen behandelt.

Der Bilderschmuck des V. Bandes „Ethnographie" verdient noch besondere Erwähnung.

Ganz besonders muß hervorgehoben werden die außerordentliche Schnelligkeit, mit welcher das äußerst umfangreiche wissenschaftliche Material gesichtet und der Öffentlichkeit im Druck übergeben worden ist. Es ist wohl eine einzig bisher dastehende Tatsache, daß nach Verlauf von kaum einem Jahre nach Schluß einer Forschungsreise die Ergebnisse derselben weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden konnten.

* * * Verlag von Karl Siegismund in Berlin * * *

China unter der Kaiserin Witwe

Die Lebens- und Zeitgeschichte der Kaiserin Tzu Hsi

Zusammengestellt aus Staatsdokumenten und dem persönlichen Tagebuche ihres Oberhofmarschalls von **J. O. P. Bland** und **E. Backhouse.** Ins Deutsche übertragen von **F. v. Rauch,** Kais. Chines. Legationsrat a. D.

Zweite Auflage; 504 Seiten groß 8°, mit 28 Illustrationen auf Kunstdruckpapier und einem Plan von Peking.

Preis M. 9.—, gebunden M. 10.—

Der Ostasiatische Lloyd: Es gibt Bücher, von denen man sagen kann, daß ihr Erscheinen, in der literarischen Welt wenigstens, das Ereignis des Jahres bedeutet. Das gilt in hervorragender Weise auch von dem hier zu besprechenden Buche „China unter der Kaiserin Witwe". Dieser eine Band verbreitet mehr Licht über die innere Geschichte Pekings und die Haltung des höheren Mandarinats den Vertretern und Angehörigen der Westmächte gegenüber als alle Bücher, die in den letzten fünfundzwanzig Jahren über China geschrieben worden sind . . .

Deutsche Kolonialzeitung: . . . Das Buch enthält so ungeheuer viel Gutes, das unbedingt richtig ist, und räumt in so vielen Punkten mit langüberlieferten Vorurteilen und Mißverständnissen auf, daß wir seine Lektüre jedem, der sich für China interessiert, nicht warm genug empfehlen können. Er wird dauernden Gewinn daraus schöpfen.

Marine-Rundschau: Das vorliegende Werk gewährt einen guten Einblick in die Anschauungen und Kulturverhältnisse des Chinesenvolkes im allgemeinen und besonders in den leitenden Kreisen . . .

Asien: Es kann nicht zweifelhaft sein, daß jeder, der sich über die neuen und neuesten Phasen der chinesischen Geschichte und Politik orientieren will, dieses Buch nicht ungelesen beiseite lassen kann. . . . Das Werk gibt an manchen Stellen ganz neue Aufschlüsse und deckt Zusammenhänge auf, die bisher unbekannt waren.

Deutsche Revue: . . . Man liest das 500 Seiten starke Buch wirklich mit einer Teilnahme und einer Spannung, wie einen geschickt aufgebauten abwechslungsreichen Kriminal- und Abenteurerroman.

Deutsche Levante-Zeitung: Während die Augen der ganzen Welt auf die große chinesische Revolution gerichtet sind, erscheint zur rechten Zeit ein Buch, welches das Interesse nicht nur der Historiker von Beruf, sondern der Gebildeten aller Nationen in hohem Maße erwecken muß . . . Das Werk ist interessant und fesselnd bis zur letzten Seite, der Stil anziehend und klar . . . jeder, der es liest und Liebe zu guten Büchern hat, wird es mit Genuß lesen und in seiner Bücherei nicht vermissen wollen. Ich halte es für eines der vortrefflichsten Werke, die in den letzten Jahren erschienen sind.

Li Hung Changs Erinnerungen

Ins Deutsche übertragen von **F. v. Rauch,** Kais. Chines. Legationsrat a. D.

ca. 30 Bogen groß 8°, mit Abbildungen.

Preis M. 9.—, gebunden M. 10.—

Das Werk des „Chinesischen Bismarck" darf als ein wichtiges Quellenwerk über die Beziehungen des Reiches der Mitte zu den europäischen Mächten angesehen werden.

Buchdruckerei Roitzsch, Albert Schulze, Roitzsch.

DATE DUE

Form 335—40M—6-40

915.1 S413C 418750
Schweitzer
China Im Neuen Gewande
DATE | ISSUED TO

915.1 S413C 418750

Duke University Libraries
D01058982X